Nr 18 (129)

KIEROWCA

PISMO ŻOŁNIERZY SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ - WOJSK PANCERNYCH I ZMECHANIZOWANYCH

Rok siódmy — Warszawa, 16 — 30 września — 1954 r.

Wieczysta PRZYJAŹŃ

Podobnie jak w latach ubiegłych tak i w tym roku cały nasz naród — jak Polska długa i szeroka — obchodzi Miesiąc Pogłębienia Przyjaźni Polsko-Radzieckiej. Ale ten Miesiąc Przyjaźni, obchodzony w dziesiątą rocznicę Polski Ludowej, ma szczególną wymowę. Bo przecież każdy z nas zdaje sobie dobrze sprawę z tego, że 10 lat naszego życia i wytężonego budownictwa, to równocześnie pełna przebogatej treści historia 10 lat przyjaźni polsko-radzieckiej, nierozerwalnie z naszym budownictwem związanej. Przecież każdy z nas wie, że pomoc i przyjaźń ZSRR towarzyszyła od chwili wyzwolenia nieprzerwanie każdemu naszemu wysiłkowi, wszystkim trudom związanym z latami odbudowy ze zniszczeń wojennych i latami naszego potężnego budownictwa socjalistycznego.

Potężny jest dziś przemysł Polski Ludowej. Stworzyły go ręce, myśl i ofiarny trud naszego ludu. Ale jakże wielki i doniosły jest wkład radzieckich przyjaciół w zbudowanie potęgi naszej gospodarki. Ile wysiłku i trudności zaoszczędzili nam radzieccy bracia, opracowując dokumentację techniczną uruchomionych i budowanych kombinatów przemysłowych. I czy moglibyśmy stworzyć tak potężną bazę przemysłową, gdyby nie maszyny, a w wielu wypadkach kompletne wyposażenie, dostarczone nam przez radzieckich towarzyszy dla rosnących w naszym kraju fabryk i zakładów przemysłowych. Nieocenioną pomoc okazał naród radziecki naszej nauce i kulturze. Pałac Kultury i Nauki, wznoszony przez radzieckich budowniczych w sercu Warszawy, stał się wspaniałym i niezapomnianym symbolem pomocy i przyjaźni. W jego murach uczeni polscy będą mogli jeszcze lepiej i jeszcze owocniej opanowywać metody, doświadczenia i odkrycia nauki radzieckiej.

Silne i czujne jest nasze Ludowe Wojsko, ochraniające pokojowy wysiłek całego narodu. Trudno ogarnąć i ująć słowami wszystko, co Wojsko Polskie ma do zawdzięczenia swej wielkiej sojuszniczce — Armii Radzieckiej. W oparciu o niedościgły wzór radzieckich braci szkolą się nasi żołnierze. Doświadczenia bojowe Armii Radzieckiej są skarbnicą, z której czerpie nasze wojsko niezliczone przykłady bohaterstwa i poświęcenia. Na przykładach radzieckich bohaterów nasi żołnierze kształtują swój charakter, od nich uczą się, jak trzeba żyć dla narodu i bronić jego szczęścia. Radziecka broń i sprzęt bojowy pozwoliły pierwszym żołnierzom polskim zadać cios hitlerowskim zbirom pod Lenino i gromić ich w Berlinie. Dziś, dzięki pomocy i wzorom radzieckim, potrafimy już nasze wojsko zaopatrzyć w najnowocześniejszą broń i najnowocześniejszy sprzęt bojowy.

Wielka i wieczysta jest nasza przyjaźń. Strzeżmy jej jak źrenicy oka. I nie tylko strzeżmy. Pogłębiajmy ją i umacniajmy każdego dnia naszego twórczego życia. Ona to bowiem jest źródłem naszych zwycięstw, gwarancją i ostoją niepodległości i rozkwitu naszej umiłowanej Ojczyzny. To ona pomnaża naszą wiarę we własne siły i przyśpiesza nasz marsz ku wyśnionej przez pokolenia Polsce Socjalistycznej.

Wkraczamy w nowy okres szkolenia bogatsi o doświadczenia z obozów letnich

Zakończył się letni okres szkolenia oddziałów ludowego Wojska Polskiego. Na obozach letnich wszystkie rodzaje wojsk i służb doskonaliły swoją wiedzę wojskową i polityczną w warunkach najbardziej zbliżonych do bojowych. Ćwiczenia letnie odbywały się w różnych warunkach terenowych i atmosferycznych w dzień i w nocy. I właśnie ta rozmaitość i niezależność ćwiczeń dała możność naszym żołnierzom - kierowcom uzupełnienia swoich wiadomości teoretycznie i praktycznie, wyrobienia w sobie hartu i wytrzymałości, przejawienia inicjatywy w wykonywaniu postawionych zadań. Rozszerzyła ich doświadczenie w prawidłowym eksploatowaniu i obsługiwaniu pojazdów mechanicznych w różnych rodzajach wojsk w czasie ich działań bojowych w różnych warunkach terenowych.

Ale intensywne szkolenie odbywa się w wojsku ciągle. Okresy szkolenia letniego jak i zimowego w garnizonach są ze sobą ściśle związane. Po zimowym szkoleniu żołnierze wszystkich rodzajów wojsk i służb uzupełniają na obozach letnich swoje wiadomości i umiejętności, natomiast po powrocie z obozów rozpoczynają nowy okres zimowego szkolenia, bogatsi o nowe doświadczenia, o nowe formy i metody przeprowadzenia tych lub innych ćwiczeń. Dlatego rozpoczynając nowy okres szkolenia w garnizonach, należy w pełni wykorzystać doświadczenia nabyte przez oddział w czasie letnich ćwiczeń.

Jednocześnie trzeba pamiętać, że nowy okres zimowego szkolenia dla wielu żołnierzy, przyszłych kierowców, będzie zupełnie nowym okresem w ich życiu. Młodzi żołnierze, którzy przyjdą do jednostki w celu pełnienia służby wojskowej powinni od samego początku korzystać przy szkoleniu z tych doświadczeń, jakie zdobył ich oddział na obozie letnim.

Ażeby odpowiednio wykorzystać nabyte doświadczenia, trzeba dobrze przygotować zimową bazę szkoleniową. Należy przede wszystkim odpowiednio przygotować sale wykładowe, zaopatrując je w odpowiednią ilość przekrojów silników i innych zespołów samochodu. Ażeby pomóc młodemu żołnierzowi szybciej zapoznać się z budową i obsługą nowoczesnych pojazdów mechanicznych, należy ponadto wyposażyć sale wykładowe w odpowiednie tablice poglądowe, schematy i wykresy. Na sali, w której będą prowadzone wykłady teoretyczne z budowy pojazdu mechanicznego powinny znajdować się tylko te pomoce szkolne, które potrzebne są do wykładów na ten lub inny temat. Sala powinna być dobrze oświetlona i ogrzana, aby żołnierz mógł w cieple wysłuchać wykładu i zanotować jego treść. Oficer czy podoficer prowadzący zajęcia z młodymi żołnierzami powinien tak je budować, aby nauczyć żołnierzy tego, co im będzie potrzebne na obozach letnich.



Plut. Warczok Eryk „Wzorowy Kierowca" N-tego pododdziału chętnie dzieli się doświadczeniem z młodymi podoficerami służby samochodowej, którzy niedługo rozpoczną szkolenie młodego rocznika.

Oprócz sali wykładowej należy również odpowiednio przygotować park samochodowy. Praca w parku samochodowym powinna się odbywać tak, jak tego wymagają regulaminy i przepisy, bez żadnych najmniejszych nawet odstępstw od nich; nie może być również żadnych uproszczeń i względów na trudne warunki atmosferyczne.

Oficerowie i podoficerowie prowadząc zajęcia obowiązani są wykorzystać wszystkie doświadczenia nabyte na obozach letnich. Trzeba od pierwszego dnia uczyć młodych żołnierzy obsługiwania samochodów w trudnych warunkach. Trzeba wpajać w nich, że wojsko uczy się i doskonali swoją wiedzę po to, aby w razie potrzeby bronić Ojczyznę i że w czasie działań wojennych warunki pracy kierowców wojskowych pojazdów mechanicznych są bardzo ciężkie. Trzeba, aby oficerowie opowiedzieli młodym żołnierzom, jak był zorganizowany park oddziału na obozach letnich, jak pracowali w tym parku przodownicy wyszkolenia bojowego, politycznego i fachowego oraz żołnierze-kierowcy i warsztatowcy, aby móc utrzymać pojazdy mechaniczne w sprawnym stanie technicznym i tym samym zabezpieczyć szkolenie swego pododdziału. Zapoznając młodych żołnierzy z zasadami eksploatacji pojazdów mechanicznych, należy podkreślić, jak, mimo trudnych warunków terenowych, odbywała się walka o przedłużenie okresu międzynaprawczego, o oszczędność paliwa, smarów i ogumienia oraz innych części i materiałów. Doświadczenie nabyte w tej dziedzinie na obozach letnich — to wielki skarb dla szkolenia młodych żołnierzy. Wykorzystując je w zimowym okresie szkolenia przygotowujemy żołnierzy-kierowców do letniego szkolenia. Przygotowując bazę szkoleniową dla zimowego szkolenia należy zawczasu przygotować odpowiednią ilość przyrządów kancelaryjnych, ołówków, zeszytów i innych materiałów potrzebnych do szkolenia.

(Dokończenie na str. 2)

Kontrola jesienna sprawdzianem naszej gotowości bojowej

Żołnierze naszego pododdziału dobrze wiedzą, że kontrola jesienna jest przeglądem wyników w szkoleniu i sprawdzianem gotowości bojowej każdego żołnierza. Dlatego też w ostatnim czasie pododdział żył atmosferą przygotowań do kontroli. W pierwszej kolejności któregoś wieczora zwołano zebranie żołnierskie. Na tym zebraniu dowódca omówił najważniejsze zadania stojące przed nami w związku z kontrolą. Szczególny nacisk położył na wyszkolenie bojowe i polityczne oraz wzrost dyscypliny. Zorientował nas także, że kontrolę poprzedzą egzaminy kontrolne na szczeblu oddziału, będące zarazem walką o proporzec przechodni ufundowany przez dowódcę dla przodującego pododdziału.

Dowództwo opracowało plan szkolenia, jaki przerobiono w ciągu roku systemem repetycyjnym. Każdego wieczora oficerowie i przodujący podoficerowie doszkalali żołnierzy. Przerabiano wyszkolenie bojowe, regulaminy i musztrę. Dużo czasu poświęcono także zagadnieniom politycznym. Dało się także zauważyć tworzenie grup dyskutujących na tematy fachowe. Każdy żołnierz stawał się w ten sposób „chodzącym regulaminem".

Wyniki nie dały długo na siebie czekać. Nadeszła kontrola wyników wyszkolenia w naszym pododziale. Komisja w składzie kilku oficerów oddziału przystąpiła do egzaminów. Pierwszy egzamin przypadł nam z musztry. Pytano żołnierzy o rodzaje szyków i stawiano inne pytania z musztry. Żołnierze dawali krótkie ale wyczerpujące odpowiedzi. Dobrze odpowiadali szer. Gadomski i szer. Każyb. Również dobrze wypadła musztra pojedyńczego strzelca i z całym pododdziałem.

Dowództwo było z nas zadowolone. Jak się okazało egzamin zdaliśmy na piątkę. Nastepnie przyszła kolej na znajomość regulaminów. Regulaminy poszły nam łatwo. Przekonaliśmy dowództwo, że regulaminy mamy opanowane. Najlepiej odpowiadali st. szer. Wilczko, szer. Żuk i szer. Sikorski. Ocena znajomości regulaminów wypadła na bardzo dobrze.

Dalsze egzaminy przeprowadzono z wyszkolenia politycznego. Szczególnie wyróżnił się tu st. szer. Wilczko, dając zawsze wyczerpujące odpowiedzi. Obecnie oczekujemy na pozostałe egzaminy. Dowódca nie obawia się o nasze wyniki. Wie on dobrze, że ambicją każdego żołnierza jest osiągnięcie jak najlepszych ocen i walka o proporzec. Nie ulega wątpliwości, że kontrola jesienna w naszym pododdziale zakończy się pomyślnie.

kpr. Z. Żyłka

OD NASZYCH KORESPONDENTÓW

Nowymi osiągnięciami witamy XI rocznicę Ludowego Wojska Polskiego

ZDOBYLI ODZNAKI ŻOŁNIERSKIEJ SŁAWY

Wśród kierowców naszego pododdziału jest wielu przodowników wyszkolenia bojowego i politycznego. Żołnierze ci swym nienagannym prowadzeniem się służą przykładem dla innych. Będąc żołnierzami zdyscyplinowanymi i koleżeńskimi w krótkim czasie zdobyli zaufanie przełożonych i sympatię kolegów. Są oni przodownikami nie tylko w dyscyplinie i nauce; powierzone ich opiece samochody są w pełni sprawne technicznie i lśnią zawsze nienaganną czystością.



Brygada w składzie: sierż. Siciński, st. szer. Nowak i kpr. Wróbel doskonale przygotowała samochody pododdziału do kontroli jesiennej.

Ostatnio nasze dowództwo udzieliło im cennych wyróżnień w postaci awansów, odznak i nagród pieniężnych. Do stopnia st. szer. awansowani zostali: szer. szer. Kurant, Bobrek i Sygacz; na piersi szer. Pawlaka, Cybuli i Mazurkiewicza zawisły — duma i marzenie wszystkich kierowców — odznaki „Wzorowego kierowcy". Szer. Piątek otrzymał nagrodę pieniężną.

Otrzymane wyróżnienia pobudziły żołnierzy-kierowców do jeszcze większego wysiłku w pracy dla wzmocnienia gotowości bojowej naszego oddziału, rozpaliły w nich chęć walki o przodownictwo, którym pragną powitać zbliżające się święto — Dzień Wojska Polskiego — XI rocznicę bitwy pod Lenino.

szer. T. Łatyński

×

PRZYKŁAD PRZODUJĄCYCH KIEROWCÓW

Do przodujących kierowców w naszym oddziale należą: st. szer. Gazda i szer. Strzałka.

Powierzone im samochody utrzymują w należytym porządku. Są oni także przodownikami wyszkolenia bojowego i politycznego oraz aktywnymi członkami ZMP. Przed każdym wyjazdem i po powrocie przeglądają swoje wozy. Dzięki tak sumiennej pracy w czasie jazdy nie zdarzył im się jeszcze wypadek. Samochody ich są zawsze czyste, należycie konserwowane i zdolne w każdej chwili do użytku.

Kierowcy ci przez umiejętne wykorzystanie terenu podczas jazdy oraz przez zastosowanie odpowiednich naczyń do tankowania zaoszczędzili w ostatnim okresie poważne ilości paliwa. Za wzorową służbę i pracę kierowcy ci już kilkakrotnie byli na urlopach oraz otrzymali wiele pochwał. Ponadto szer. Gazda został nawet awansowany do stopnia starszego szeregowca.

Przykład przodujących kolegów pobudził cały skład osobowy naszej jednostki, której żołnierze pragną obecnie jeszcze bardziej wytężyć siły, aby nowymi osiągnięciami powitać XI rocznicę Sił Zbrojnych Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

szer. M. Pietraszko

ZMP-owcy najlepszymi — POMOCNIKAMI DOWÓDCY

Wielkie sukcesy w budownictwie socjalizmu ma naród polski. Przewodzi mu w tej gigantycznej pracy Polska Zjednoczona Partia Robotnicza, która organizuje i mobilizuje najszersze masy do wykonania Planu 6-letniego, do walki o pokój.

Radośnie i dumnie obchodził niedawno nasz naród 10-lecie istnienia Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Klasa robotnicza i masy pracujące przyszły na swoje wielkie święto z dużymi osiągnięciami w pracy, w dziedzinie gospodarki narodowej, kultury, sportu itp. Wielkie sukcesy ma również i nasze ludowe Wojsko Polskie. Dowodzone przez syna polskiej klasy robotniczej, bohatera spod Moskwy, Kurska, Gdańska i Gdyni, Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego, stało się ono najbardziej nowoczesnym wojskiem stojącym na straży pokoju i pokojowego budownictwa.

Organizacje partyjne i ZMP-owskie odgrywają w wojsku, kierowanym i wychowywanym przez Polską Zjednoczoną Partię Robotniczą, wielką rolę. Każdy dowódca, jako wychowawca żołnierzy, w pracy swej opiera się o organizacje partyjne i ZMP, które przychodzą mu z wszechstronną pomocą. Do wojska przychodzą młodzi ludzie, synowie robotników, chłopów i inteligencji pracującej, aby odbyć swój obywatelski obowiązek, to znaczy nauczyć się rzemiosła wojskowego, aby w razie potrzeby stanąć w obronie Ojczyzny przed zakusami imperializmu zachodniego. Wojsko staje się dla nich szkołą życiową, która uczy ich miłości Ojczyzny, władania najnowocześniejszą techniką i bronią, uczy porządku i dyscypliny.

W tej wychowawczej i wyszkoleniowej pracy wszystkim dowódcom pomaga organizacja ZMP. Do Związku Młodzieży Polskiej wstępuje młodzież, która widzi w tej organizacji siłę, mogącą wychować kadry do jak najlepszego wykonania swych obowiązków wobec Ojczyzny i narodu. Każdy członek ZMP ma za zadanie swoją pracą, zdyscyplinowaniem i postępami w nauce służyć przykładem dla niezrzeszonych kolegów. Każdy członek Związku Młodzieży Polskiej pracując w fabryce, na kolei czy w PGR, dzięki wychowawczej pracy swojej organizacji, staje się przodownikiem pracy i aktywistą w dziedzinie polityczno - społecznej. W wojsku natomiast każdy ZMP-owiec wykonując swoje obowiązki wobec Ojczyzny powinien stać się przodownikiem wyszkolenia bojowego, politycznego i fachowego oraz przodownikiem dyscypliny i porządku wojskowego. Przodownikiem wyszkolenia może jednak stać się tylko ten członek ZMP, który stara się jak najlepiej opanować naukę wykładaną mu przez oficerów i podoficerów, który swoim przykładnym odnoszeniem się do zajęć, szkolenia i dyscypliny pociąga za sobą niezrzeszonych kolegów. Dając przykład sumiennego wykonywania rozkazów swych przełożonych



Członkowie ZMP w wojsku dobrze rozumieją swą rolę najbliższych pomocników dowódcy, który zawsze i w każdej sytuacji może na nich polegać. Na zdjęciu: grupa przodujących podoficerów, członków ZMP N-tego oddziału.

oraz postanowień regulaminów wojskowych, członkowie ZMP mogą tym samym dodatnio wpłynąć na niezrzeszonych żołnierzy, co będzie stanowić najlepszą pomoc dowódcy w wykonywaniu jego obowiązków.

Członkowie ZMP powinni pomagać dowództwu w organizowaniu czytania książek i literatury fachowej i omawiania jej oraz oglądanych filmów na zorganizowanych przez siebie wieczorach dyskusyjnych. Powinni także organizować odpoczynek dla żołnierzy oraz wieczory twórczości amatorskiej.

Jako przykład można podać pododdział oficera Zaruckiego, w którym koło ZMP całą swoją pracę skierowało właśnie w pomoc swemu dowódcy. W pododdziale tym kierowcy samochodowi, członkowie ZMP, jak kpr. Podgórski, st. szer. Baranowski, Urgacz, szeregowi Ignatiuk, Pasieczny, Ilwicki i wielu innych są przodownikami wyszkolenia bojowego i politycznego, przodownikami użytkowania nowoczesnego sprzętu samochodowego. Dzięki wydajnej pomocy ZMP w pododdziale tym już od roku nie było wypadków samochodowych. Dowódca pododdziału w swej pracy z żołnierzami - kierowcami zawsze powołuje się na dobrą pracę kierowców, członków ZMP, stawia ich za wzór dla innych, członkowie zaś ZMP, swoim autorytetem wpływają na żołnierzy niezrzeszonych.

Niedawno wymieniony wyżej pododdział miał wykonać bardzo ważne i pilne zadanie; organizacja ZMP zmobilizowała do tego wszystkich swoich członków. Każdy żołnierz wiedział, że zadanie to wymaga wiele energii i poświęcenia. W wykonaniu tego zadania przodowali, oczywiście, ZMP-owcy, a za ich przykładem poszli i inni żołnierze, i zawdzięczając zgranej pracy całego pododdziału, który pracował bez odpoczynku, zadanie było wykonane w terminie.

Przykładów wzorowego wykonania zadań i rozkazów przez członków ZMP może być niezliczona ilość. Świadczy to, że żołnierze, członkowie Związku Młodzieży Polskiej, dobrze rozumieją swoją rolę w wojsku. Osobistym przykładem, wzorowym wykonywaniem obowiązków służbowych, przodownictwem w wyszkoleniu i dyscyplinie członkowie ZMP pomagają dowódcom w szkoleniu i wychowaniu młodych żołnierzy na wiernych obrońców Ojczyzny, na oddanych obywateli Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej — budowniczych socjalizmu.

Poszczególni członkowie ZMP będą zawsze i wszędzie, uczciwie i sumiennie wykonywać swoje obowiązki tak jak wymaga tego od nich przysięga i ludowa Ojczyzna

WKRACZAMY W NOWY OKRES SZKOLENIA BOGATSI O DOŚWIADCZENIA Z OBOZÓW LETNICH

(Dokończenie ze str. 1)

W okresie zimowym należy w pełni wykorzystać przy szkoleniu przodowników z obozów letnich. Przodownicy ci potrafią jak najdokładniej opowiedzieć młodym kolegom o swoich doświadczeniach i nabytych umiejętnościach. Ażeby proces szkolenia przebiegał normalnie, muszą być opracowane na czas programy szkoleniowe, zawierające dokładne dane, jakie przedmioty i kiedy mają być wykładane, kto przeprowadza wykład i jak ma zabezpieczyć te zajęcia. Nie powinno być żadnej biurokracji oraz zbędnych planów, wszystko ma być przygotowane zgodnie z rozkazem Ministra Obrony Narodowej, z regulaminami i przepisami.

Trzeba pamiętać, że szkoląc żołnierzy w okresie zimowym przygotowujemy ich do szkolenia na obozach letnich. Należy więc zimowy okres szkolenia ściśle łączyć ze szkoleniem letnim. To znaczy, że szkolenie trzeba prowadzić w warunkach najbardziej zbliżonych do polowych. Szkoląc w warunkach garnizonowych trzeba tak jak i latem maksymalnie wykorzystywać teren i warunki polowe. Na przykład jazdę w nocy przeprowadzać w bardziej trudnych warunkach od tych, które istnieją na dobrych drogach w garnizonie; uczyć przyszłych kierowców usuwania niedomagań w takich warunkach, w jakich robili to kierowcy na obozach, wykorzystując ich doświadczenia.

W artykule tym omówiłem pokrótce wykorzystanie w pracy szkoleniowej w warunkach zimowych doświadczeń nabytych na obozach letnich. Doświadczenia te pomogą oficerom i podoficerom lepiej wy-



Przodujący podoficerowie naszej służby wymieniają doświadczenia z okresu letniego szkolenia. Na zdjęciu: kpr. Przymuszała, kpr. Moskal, plut. Stachnik, kpr. Nawrocki, kpr. Orzechowski.

szkolić kierowców, a tym samym wojsko nasze otrzyma dobrych specjalistów samochodowych, którzy pod względem samochodowym skutecznie zabezpieczą szkolenie pododdziałów podczas letnich ćwiczeń.

ppłk B. Barycki

Szer. Cybul staje do pionierskiego zaciągu

Apel ZG ZMP, skierowany do młodzieży polskiej o stawanie w szeregi pionierskiego zaciągu dla zagospodarowania odłogów i nieużytków, znalazł szeroki odzew wśród żołnierzy naszego wojska. Zwłaszcza w tych oddziałach, gdzie żołnierze starszego rocznika odchodzą do rezerwy, treść apelu dyskutowana była z dużym ożywieniem i zainteresowaniem. Aktywiści ZMP odbywali rozmowy z kolegami, mającymi zakończyć zasadniczą służbę wojskową. Zarządy kół ZMP-owskich wydały w związku z apelem szereg ulotek, oraz gazetki ścienne i „błyskawice".



Na zdjęciu: kierowcy N-tego pododdziału czytają apel ZMP w sprawie pionierskiego zaciągu.

M. in. w pododdziale ofic. Chylińskiego przeprowadzona została szeroka akcja propagandowa na rzecz pionierskiego zaciągu. Przodujący żołnierze wyrazili już chęć swego udziału w pracach nad zagospodarowaniem odłogów i nieużytków, aby przyspieszyć wzrost dobrobytu w naszej Ojczyźnie, zwiększyć jej bogactwo i siły. Wśród nich znajduje się żołnierz - kierowca szer. Cybul, który dobrze rozumie, jakie korzyści dać może zamienienie leżących odłogiem ziem na urodzajne pola, dające bogate plony. Toteż jako jeden z pierwszych w pododdziale wpisał się na listę uczestników pionierskiego zaciągu.

Wierzymy, że szer. Cybul nie zawiedzie pokładanego w nim zaufania i na swym nowym odcinku pracy będzie przodował tak, jak w wojsku.

Na praskim brzegu

Kiedy polskie czołgi z 1 Brygady Pancernej im. Bohaterów Westerplatte rozpoczynały swój bój o wyzwolenie Pragi Piotruś N. miał zaledwie 10 lat. Mimo to zapamiętał wszystko dokładnie — jakby to było wczoraj.

Nie był to taki wrzesień, w tym pamiętnym 1944 roku do jakich przyzwyczajeni jesteśmy obecnie. W tym czasie znienawidzony przez cały naród okupant gnębił i mordował ludzi z największą zaciekłością. Faszyści czuli bowiem, że zbliżające się jak burza ze wschodu wojska radzieckie niosą wyzwolenie wszystkim narodom, że trzeba będzie ponieść karę za popełnione zbrodnie. Piotruś pamięta długie tygodnie spędzone w mrocznej piwnicy, dokąd przenieśli się wszyscy mieszkańcy ich domu, stojącego na ulicy Otwockiej na Pradze. Straszne to były dnie i noce, gdy głód zaglądał w oczy, a ciszę często przerywały strzały skierowane do bezbronnych mieszkańców i ochrypłe wrzaski faszystowskich zbirów.

Jedynym pokrzepieniem były wówczas, podawane sobie w największej tajemnicy, wiadomości o zbliżającym się ze wschodu wyzwoleniu. Tych ludzi gnębionych śmiertelnie przez okupanta trzymała bowiem przy życiu jedynie świadomość, że jest ktoś kto pragnie ich wyzwolenia, kto odda swe wszystkie siły i nie pożałuje krwi, aby przegonić precz faszystowskich najeźdźców. Świadomość, że nieuchronnie zbliża się dzień wyzwolenia, że u boku wojsk radzieckich walczą bracia i ojcowie — polscy żołnierze z 1 Dywizji Piechoty im T. Kościuszki trzymała przy życiu mieszkańców Pragi.

Wiedzieli o tym nasi żołnierze. Toteż gdy jeszcze 9 września 1 DP znajdowała się na pozycjach wyjściowych w rejonie Radości, oczekując rozkazu natarcia na faszystowskie umocnienia i oswobodzenia Pragi, każdy żołnierz poprzysiągł sobie walczyć z największym poświęceniem.

5 DNI WALK O PRAGĘ

Rozpoczęły się zacięte walki o wyzwolenie Pragi. 10 września po prawie dwugodzinnym przygotowaniu artyleryjskim ruszyli naprzód Kościuszkowcy. Przełamano umocnienia na południowym skraju Anina. Dzięki silnemu wsparciu artyleryjskiemu pod naporem naszej piechoty, hitlerowcy poczęli cofać się wgłąb lasu. Po południu oddziały radzieckie zajęły już Wawer, a 1 i 3 pułk piechoty 1 DP zajęły Glinki. Rozpoczęto bój o Wygodę i Czaplowiznę, atakując linię szosy Wawer — Rembertów.

Następnego dnia rano po wszystkich oddziałach 1 Dywizji rozeszła się radosna wieść — Marszałek Rokossowski przesłał Kościuszkowcom podziękowanie za wczorajsze natarcie.

„...Przekażcie szeregowym, podoficerom i oficerom podziękowanie za bojowe powodzenie dnia dzisiejszego i życzenia dalszego zwycięstwa nad naszym wspólnym wrogiem — hitlerowskimi najeźdźcami" — mówił m. in. rozkaz przesłany dowódcy 1 Dywizji Piechoty przez dowódcę 1 Frontu Białoruskiego Marszałka Rokossowskiego.

Pochwała wielkiego dowódcy, bohatera spod Moskwy i Stalingradu, zachęciła żołnierzy do jeszcze bardziej ofiarnej i pełnej poświęcenia walki.

Z godziny na godzinę coraz dalej posuwali się, zdobywając umocniony teren Kościuszkowcy, likwidując wszędzie zaciekły opór hitlerowców. Żołnierze dali tu wiele przykładów bezgranicznego męstwa i bohaterstwa. Na zawsze zapisał się w historii walk wyzwoleńczych ppor. Rybakowski, uczestnik bitwy pod Lenino, dowódca 2 kompanii 3 pułku, który swą odwagą i śmiałością porywał żołnierzy do walki. Bohatersko walczyli Kościuszkowcy: Wanagas, Dzik, Friedman, Baczyńska, Jankoń, Kac, Malinowski i dziesiątki innych szeregowych i oficerów. Wspaniałymi czynami bojowymi i przelaną krwią przybliżali chwilę wyzwolenia Pragi.

Dwa dni trwały walki na bezpośrednio przyległych do Pragi osiedlach. Wyzwolono Wygodę, Rembertów, Kawęczyn, Kozią Górkę. Napróżno kontratakowali faszyści. Nie pomógł nowosprowadzony i rzucony w bój hitlerowski pułk piechoty zmotoryzowanej wsparty czołgami i samolotami. Nasi artylerzyści ogniem na wprost rozbili faszystowskie kontrataki.

12 września zajęto dogodne pozycje do bezpośredniego szturmu Pragi. Zacisnął się żelazny pierścień wojsk radzieckich i polskich wokół miasta. Dnia 13 września o godz. 10-tej wszystkie pułki ruszyły do szturmu. Od tej chwili z godziny na godzinę w uporczywych walkach zdobywali Kościuszkowcy dom po domu, ulicę po ulicy. Ludność z entuzjazmem witała polskich żołnierzy, zgłaszało się odrazu wielu ochotników z prośbą, aby wcielono ich i wyznaczono zadania bojowe. Kobiety organizowały punkty sanitarne dla żołnierzy, przenosiły rannych z pod obstrzału nieprzyjaciela.

W nocy na 14 września żołnierze 1 pułku 1 DP po zajęciu Grochowa ruszyli



Elew Okupski będzie WZOROWYM PODOFICEREM

Tego dnia Roch Okupski od wczesnego rana przystąpił do koszenia, jak sam zwykł był mówić. „najlepszego kawałka" swojego gospodarstwa, leżącego przy gminnej drodze. W tym roku zasiał na nim żyto, które wyrosło bardzo pięknie. Napewno starczy go dla państwa i dla mnie, medytował Okupski, coraz to zwiększając tempo tej 10-tej kośby w Ludowej Ojczyźnie.

Dobrze już musiał się zmęczyć, bo odpoczął sobie chwilę, gdy zobaczył jak poprzez ściernisko idzie ku niemu gminny listonosz — Kociński.

„Dzień dobry Okupski — zawołał z daleka — mam dla Was jakiś list.

„Nadzwyczajny list" — powiedział Okupski, biorąc go z rąk listonosza.

Koperta była duża, jakaś sztywna, a na wierzchu jego imię i nazwisko, no i adres też się zgadzał.

„A no zobaczymy — powiedział, rozcinając kopertę — co też się w niej znajduje?

Po chwili już obydwaj z Kocińskim mieli przed sobą piękną kartę podobną do dyplomu, jaki Okupski otrzymał w zeszłym roku za przedterminową odstawę zboża. Tylko, że na tej karcie nie było napisu „Dyplom", lecz u samej góry godło państwowe między radziecką i polską flagą, dalej trzy duże litery LWP, a pod nimi odznaka „Wzorowy Kierowca", którą tak pragnął zdobyć jego syn Edek, oraz napis J. W. i numer.

To od niego — zawołał uradowany Okupski, który znał na pamięć te litery i cyfry oznaczające jednostkę syna.

Tym razem jednak pomylił się, bo ten list nie był od syna, lecz od jego dowódcy.

Nosił nagłówek „Zawiadomienie" i zawierał następującą treść:

„Dowództwo zawiadamia Was, że syn Wasz Okupski Edward, realizując wytyczne PZPR i rozkazy dowództwa na odcinku umacniania gotowości bojowej L W P zaszczytnie i z honorem wypełnia obowiązek żołnierski, zdobywając tytuł przodownika wyszkolenia i dyscypliny. Jednocześnie Dowództwo wyraża Wam podziękowanie za wzorowe wychowanie syna i życzy jak najowocniejszej pracy na odcinku budownictwa socjalistycznego na wsi".

Pod listem znajdowała się pieczęć z godłem państwowym oraz podpisy dowódcy i jego zastępcy do spraw politycznych.

×

Jeśli chcecie się dowiedzieć, jak doszło do tego, że ten list zawędrował na pole Okupskiego, to musimy cofnąć się do roku 1953, w którym to Edek Okupski rozpoczął służbę w Ludowym Wojsku Polskim.

Otóż jak informuje nas o tym dowódca jednostki, szer. Okupski Edward wraz z wielu jemu podobnymi żołnierzami przybył do szkoły na początku roku szkolnego. Zapytany wtedy, jaki cel stawia przed sobą, wstępując do podoficerskiej szkoły samochodowej, odpowiedział po żołniersku: „Chcę zostać wzorowym podoficerem służby samochodowej".

Od tej chwili upłynęło wiele czasu i obecnie już nie szeregowiec, lecz st. szeregowiec Okupski pilnie przygotowuje się do egzaminów końcowych. Przez cały czas trwania nauki wzorowo wywiązywał się z powierzonych mu obowiązków za co został czterokrotnie wyróżniony (w tym jeden raz zawiadomieniem, którego treść jest nam już znana).

Obecnie st. szer. Okupski jest d-cą drużyny. Pomaga słabszym kolegom i jednocześnie bierze udział w współzawodnictwie o tytuł najlepszej drużyny w oddziale, przodując sam w wyszkoleniu i dyscyplinie.

Zapytany w jaki sposób doszedł do tych osiągnięć Okupski odpowiedział: „Jestem synem biednego chłopa z pow. Koło. Przed wojną, jak i w czasie okupacji cierpieliśmy biedę. Polska sanacyjna była dla panów i obszarników, a biedny chłop i robotnik żył w ciągłej walce o kawałek chleba.



Na zdjęciu: elew Edek Okupski

Dzieci podobnych do mnie biedaków nawet marzyć wtedy nie mogły o zdobyciu choćby podstawowego wykształcenia.

Ja jednak dorosłem w tym czasie, kiedy człowiek pracy w Polsce stał się wolnym od wyzysku, nędzy i głodu. Korzystając z dobrodziejstw nowego życia ukończyłem szkołę powszechną i zacząłem pracować. Z powierzonej mi pracy wywiązywałem się wzorowo, za co w roku 1948 zostałem przyjęty w szeregi ZMP. Obecnie złożyłem prośbę o przyjęcie mnie w poczet kandydatów PZPR.

Po powołaniu mnie do czynnej służby wojskowej w 1953 roku, pragnąłem od pierwszej chwili zostać podoficerem służby samochodowej, lecz nie wierzyłem początkowo czy uda mi się zrealizować swój cel. Pamiętałem bowiem opowiadanie ojca o tym, jak trudno było biednemu chłopu zostać podoficerem w przedwrześniowej armii burżuazyjnej.

Ponieważ wiedziałem, że Ludowe Wojsko Polskie nie jest wojskiem przedwrześniowym, że służy ono przede wszystkim interesom mas pracujących, od pierwszej chwili starałem się być zdyscyplinowanym żołnierzem, słuchałem uważnie wykładów, robiłem notatki, które w wolnych chwilach uzupełniałem na podstawie przeczytanych podręczników. W razie niezrozumienia tematu, zwracałem się do przełożonych, którzy chętnie udzielali mi wyjaśnień.

Pomimo tego, borykałem się z poważnymi trudnościami. Przyszła mi jednak z pomocą organizacja ZMP. W szkole zostały stworzone grupy słabszych, do których przydzielono przodowników wyszkolenia, członków ZMP. Oni to w czasie nauki własnej, jak i w czasie wolnym od zajęć, omawiali na eksponatach i schematach tematy słabiej opanowane przez niektórych z nas. Forma wspólnej nauki i poczucie kolektywnej odpowiedzialności za poziom wyszkolenia dały mi to, że w niedługim czasie zostałem przodownikiem wyszkolenia i obecnie jestem dowódcą drużyny i kierownikiem grupy samokształceniowej. Po ukończeniu szkoły podoficerskiej będę się uczyć i pracować jeszcze wydajniej, abym mógł w przyszłości zostać podoficerem nadterminowym służby samochodowej".

×

W kilka dni po otrzymaniu przez starego Okupskiego tego „nadzwyczajnego" listu, na biurku dowódcy szkoły pośród licznej w tym dniu poczty, znalazła się szara, niepozorna koperta. W miejscu przeznaczonym na nadawcę, czyjaś spracowana ręka wypisała kaligraficznie nazwisko, imię i adres.

Dowódca, który pamiętał dobrze nazwisko i miejsce zamieszkania rodziców przodującego w szkole elewa, postanowił przegląd poczty rozpocząć właśnie od tego listu. I oto co w nim przeczytał:

„Zaskoczony i bardzo wzruszony zostałem nadesłanym mi podziękowaniem — pisze, autor listu. — Nie spodziewałem się bowiem, **że dożyję kiedyś** tej chwili, aby syn mój mógł **zostać** podoficerem. Wiedziałem o tym, **że jest** zdolnym i pilnym, ale nie sądziłem, **że spotka** w wojsku takich wychowawców, którzy nim się zainteresują i wprowadzą na właściwą drogę. W mojej głowie nie może się pomieścić to — stwierdza — aby oficer zajął się zwykłym, szarym człowiekiem i opiekował się nim jak własnym synem, bo kiedy ja odbywałem służbę wojskową, to nie było o tym mowy. Wtedy mieli tylko uznanie synowie „wyższej sfery". Ja zaś, jako syn chłopa, byłem traktowany jako coś gorszego, nie mogłem nawet marzyć o tym, by zostać podoficerem. Teraz nie martwię się o moją starość, bo wiem, że Władza Ludowa i Ludowe Wojsko Polskie, które jemu, młodemu, zapewniło byt, da mi również na starość to, co potrzebne jest człowiekowi do życia. Minął już czas, który groził mi torbą i kijem.

Dlatego serdecznie dziękuję dowództwu za troskliwą opiekę i stworzenie synowi warunków nauki. Wzruszenie moje i zadowolenie jest tak wielkie, że nie potrafię nic więcej napisać, jak tylko serdeczne podziękowanie zasłać Wam, drodzy opiekunowie i wychowawcy naszych synów, obrońców naszej ukochanej Ojczyzny — Polski Ludowej.

Ojciec Edka —Okupski Roch



Na zdjęciu: kpr. Okupski z ojcem i matką w dniu promocji

×

Tak samo jak dumny jest nasz naród ze swoich Sił Zbrojnych, stojących na straży granic naszej ludowej Ojczyzny, tak dumni mogą być ojcowie ze swych synów, pełniących zaszczytną służbę wojskową w szeregach Ludowego Wojska Polskiego.

Czasy bowiem, o których pisał w swym liście do dowódcy ojciec Edwarda Okupskiego, obecnie już podoficera służby samochodowej, minęły bezpowrotnie.

Gwarantami tego są właśnie setki tysięcy takich Okupskich, pełniących zaszczytną służbę w szeregach ludowego Wojska Polskiego.

przyszli DOWÓDCY



Zołnierze, których widzicie na zdjęciu, to elewi N-tej szkoły samochodowej. W tej chwili jest odczytywany rozkaz o mianowaniu ich do stopnia podoficerskiego. Za kilka dni powrócą oni do macierzystych oddziałów, aby zdobyte wiadomości przekazać młodym żołnierzom.



Po odczytaniu rozkazu i nominacji odbyła się defilada. Sprawnie defilują młodzi podoficerowie, gdyż podczas swego pobytu w szkole zdobyli nie tylko kwalifikacje fachowe, ale przeszli również gruntowne przeszkolenie ogólnowojskowe. Stanowi to gwarancję, że z zadań nałożonych na nich przez dowództwo wywiążą się należycie.

dziś i przed 10 laty

z rejonu ulicy Targowej w kierunku Wisły. Po wyparciu w ciężkich bojach faszystów z parku praskiego jeszcze kilka metrów dzieliło Kościuszkowców od mostu Kierbedzia, gdy nagle rzeka rozbłysła od ognia. Stalowy kolos runął do Wisły, przerywając ostatnie połączenie z Warszawą. Na drugim brzegu krwawo płynęła stolica, wydana na łup faszystom przez mikołajczykowską klikę z Borem - Komorowskim na czele.

Taki przebieg pokrótce miały walki o wyzwolenie Pragi. Dzień cały jeszcze trwało oczyszczanie terenów na prawym brzegu Wisły przez oddziały radzieckie i polskie. Ale już 14 września, radio moskiewskie ogłosiło rozkaz Naczelnego Wodza Armii Czerwonej Józefa Stalina o oswobodzeniu od faszystowskiego okupanta Pragi. Obok wyróżnionych w rozkazie radzieckich oddziałów znalazła się 1 Dywizja Piechoty im. T Kościuszki oraz 1 Brygada Pancerna im. Bohaterów Westerplatte.

NOWE ŻYCIE

W życiu miasta rozpoczął się nowy rozdział historii. Umęczona przez okupantów ludność, dzięki ofiarnej walce radzieckich i polskich żołnierzy, mogła rozpocząć budowanie nowego życia. A życie to, zwłaszcza w pierwszym okresie, nie było bynajmniej łatwe. Faszyści z lewego brzegu ostrzeliwali nieustannie ulice Pragi. Miasto było okropnie okaleczone, ludność zdziesiątkowana.

Ale i wtedy, jak w chwilach najcięższego boju, z pomocą przyszli nam radzieccy towarzysze. To oni dostarczyli w pierwszych dniach zmaltretowanym mieszkańcom żywności i środków leczniczych. Poczęły się organizować ośrodki władzy ludowej, urzędy i instytucje społeczne, poczęła funkcjonować poczta, ukazały się pierwsze nakłady polskich gazet.

Z dnia na dzień krzepło i rozwijało się życie. Miasto tak obficie zroszone krwią polskich i radzieckich towarzyszy broni wracało coraz prędzej do normalnego stanu.

Dziś nie poznaje Piotr swego miasta. Teraz, gdy jako technik jeździ do żerańskiej Fabryki Samochodów Osobowych z tej samej ulicy Otwockiej, którą jako jedną z pierwszych wyzwolili przed 10-laty polscy żołnierze, Piotr nigdy by nie uwierzył, że zdruzgotane niegdyś miasto to tętniąca teraz bujnym życiem Praga.

Tuż od Grochowskiej rozciągają się rozległe nowozabudowane tereny — to Osiedle Grochów. Niema ani jednego nieodbudowanego domu, jak Praga długa i szeroka. Saska Kępa skąpana w zieleni i słońcu tętni codziennym gwarem. Natomiast po drugiej stronie Ronda niezwykły ruch. To spychacze i koparki spowite tumanami pyłu, formują wykop przyszłego sportowego stadionu festiwalowego obliczonego na 80 tysięcy widzów. Wzdłuż Targowej, gdzie przed 10 laty posuwali się zdobywając dom po domu, żołnierze 3 batalionu pod dowództwem ppor. Rybakowskiego, dziś szybko mkną tramwaje środkiem zieleńca, aby po chwili skręcić w wielką arterię przelotową Warszawy — Trasę W—Z.

Tu na skrzyżowaniu Targowej z Trasą W—Z w miejscu wspólnych walk wznosi się dziś piękny pomnik Braterstwa Broni radzieckich i polskich żołnierzy. Jak zwykle pełno pod nim kwiatów, zarówno wspaniałych wieńców, jak i skromnych bukietów polnego kwiecia.

Piotr w swej drodze na Żerań rzuca szybkie spojrzenie w stronę szerokiego mostu Śląsko - Dąbrowskiego, zbudowanego wysiłkiem całego narodu w miejscu zniszczonego przez faszystów mostu Kierbedzia. Po asfaltowej nawierzchni mkną nieprzerwanym strumieniem pojazdy, znikając w tunelu pod placem Zamkowym.

Teraz Piotr pojedzie już prosto Aleją Stalingradzką. Po prawej, na rozległych terenach zielonych, rozciągają się słoneczne bloki osiedla Praga I i Praga II. Ale oto po kilku minutach jazdy widać już ciągnące się setkami metrów oszklone hale FSO. Wspaniały ośrodek budowy samochodów „Warszawa" powstał, dzięki pomocy radzieckich towarzyszy, w miejscu gdzie przed 10 laty 3 pułk 1 DP walczył wspólnie z żołnierzami Armii Radzieckiej przeciwko hitlerowskim żołdakom. Dziś pracuje tu, podobnie jak Piotr, tysiące robotników, techników i konstruktorów którzy dzięki przekazanym nam przez radzieckich budowniczych samochodów doświadczeniom i wyposażeniu, dostarczają naszej gospodarce narodowej tak bardzo potrzebnych pojazdów mechanicznych.

Piotr wkraczając na teren fabryki jeszcze raz rzucił okiem w stronę ukochanego miasta. Ponad dachami stolicy wystrzeliła wysoko w górę złocista sylwetka Pałacu Kultury i Nauki. Przez chwilę myśli Piotra skierowały się w tamtą stronę, do budowniczych Pałacu Przyjaźni.

— To im, radzieckim przyjaciołom — pomyślał Piotr **— zawdzięczamy dziś nasze piękne, wspaniałe życie.**

EGZAMIN zdali na „piątkę"



Wynik celujący uzyskał w czasie kontroli przodujący kierowca n-tego oddziału st. szer. Krysiak. Komisja sprawdzająca jego wóz, nie znalazła w nim żadnych usterek, stwierdzając pełną sprawność techniczną. Z tą samą oceną zdał następnie Krysiak pozostałe egzaminy, a w dniu alarmu właśnie jego wóz pierwszy opuszczał bramę parku.

×

Uśmiechnięci kierowcy, których widzimy poniżej na zdjęciu, to ZMP-owcy st. szer. Maćkowiak Franciszek, kpr. Turkiewicz Bogdan i szer. Posełużny Mikołaj. Jak się może już domyślacie powodem ich radości są bardzo dobre oceny, jakie otrzymali w czasie kontroli w ich pododdziale. Trzeba tu jeszcze dodać, że każdy z nich po bardzo starannym przygotowaniu swojego wozu do kontroli, realizując uchwałę organizacji ZMP-owskiej pododdziału, zobowiązał się pomóc jednemu ze słabszych kolegów w przygotowaniu jego wozu.

A chcecie wiedzieć może, jak się z tego wywiązali? Zobowiązanie to wykonali — wzorowo — po ZMP-owsku.



Taki oto BYŁ SPRAWDZIAN

KONTROLA ROZPOCZĘTA

Dziś w pododdziale oficera Gwoździka żołnierskie święto. Od dwóch godzin trwa w pododdziale kontrola. Dotychczas przeegzaminowanych zostało 5-ciu kierowców, no i oczywiście sprawdzony stan techniczny ich wozów. Oceny bardzo dobre i dobre. W tej chwili członek komisji oficer Gawroński sprawdza samochód ZIS-150 szer. Kotlarza.

Przy kontroli asystują oczywiście wszyscy oficerowie pododdziału. Każdy z nich bowiem zainteresowany jest w jak najlepszym wyniku kontroli.

Panuje tu jakaś pełna naprężenia cisza, przerywana od czasu do czasu poleceniami członka komisji:

Uruchomić silnik, zwiększyć obroty... uruchomić wycieraczki... A po chwili padło polecenie... zgasić silnik.

Z kolei rozpoczęła się kontrola układu kierowniczego, w czasie której padło pytanie:

jaki powinien być luz kierownicy?



bomb. Łochiński wzorowo przygotował swój samochód.

Normalny luz koła kierownicy przy położeniu kół do jazdy na wprost, nie powinien przekraczać 15° (1/24 obrotu) — odpowiada śmiało szer. Kotlarz.

W dalszym ciągu przeglądu kontrolowane są światła postojowe i stop, ciśnienie w oponach, hamulce i wyposażenie w narzędzia.

Niektóre z nich członek komisji każe sobie pokazać, wzgl. opisać ich przeznaczenie, zastosowanie

Kontroli takiej podlegają wszystkie samochody i wszyscy kierowcy pododdziału. Suma ocen kontrolowanych wozów i egzaminowanych kierowców złoży się na ocenę ogólną całego pododdziału. W tej chwili wynik ten oczywiście nie jest jeszcze znany.

Dopiero w dniu następnym po południu świeżo wywieszona błyskawica ogłosiła wszystkim żołnierzom pododdziału wiadomość o tym, że pododdział w czasie kontroli otrzymał ocenę bardzo dobrą.



kpr. Klimaszewski, kpr. Turlejski i st. szer. Mielczarek sprawdzali układ kierowniczy.

Okres trwającej obecnie kontroli wyszkolenia jest dla kontrolowanych oddziałów twardym egzaminem z całorocznej żołnierskiej pracy. Kontrola ta wykazała między innymi, że w ludowym Wojsku Polskim mamy już bardzo dużo oddziałów i pododdziałów, w których ani jeden żołnierz nie otrzymał oceny ogólnej niższej, jak „bardzo dobrze".

Doskonałe wyniki kierowców, czołgistów, jak również żołnierzy innych rodzajów wojsk i służb świadczą o tym, że dobrze wykorzystali oni miesiące okresu zimowego i wielomiesięczny pobyt na obozach letnich, dla mistrzowskiego opanowania swojego sprzętu bojowego i jego uzbrojenia

ALARM ...ALARM

„Bardzo dobre oceny w czasie kontroli, wyrazem naszej miłości do Partii i Rządu" oto hasło, jakie wypisali w swoim parku kierowcy oddziału oficera K. A obok tuż nad ustawionymi w szeregu wozami drugie hasło: „Kierowco! jak przygotowałeś swój wóz do kontroli?" Co prawda, to drugie hasło w tej chwili jest już nieaktualne, bo w dniu wczorajszym pododdział za przygotowanie wozów otrzymał ocenę bardzo dobrą, niemniej nie razi ono w zestawieniu z błyszczącymi w słońcu sylwetkami ślicznych Gazów i Zisów.

Zanim jednak do tego doszło, opowiada nam sierż. Siciński, każdy z tych wozów poddany został jak najdokładniejszemu przeglądowi. W pracy tej, której rezultatem jest właśnie całkowita sprawność naszych wozów, żadna niesprawność nie ukryła się przed oczyma trzyosobowej brygady ZMP-owskiej w składzie: kpr. Wróbel Stanisław, st. szer. Nowak Józef i kpr. Golizda Stanisław.

Akumulatory, prądnice i instalacja elektryczna poddane zostały oględzinom elektryka pododdziału szer. Nowaka Antoniego, który stosownie do potrzeby, naprawiał je, względnie wymieniał na nowe.

Z kierowców wyróżnili się w tej pracy st. szer. Stanisławski i Stefaniak oraz szeregowi Lorenc i Kosiński. W wyniku takiej to kolektywnej pracy w dniu kontroli, kierowcy pododdziału mogli bez żadnych obaw składać egzamin swojej gotowości bojowej.

Ostatnią próbą gotowości bojowej pododdziału miał być alarm bojowy, którego oczekiwano w każdej chwili.

Zarządzono go jeszcze tego dnia w południe. Po ogłoszeniu alarmu, kierowcy, którzy właśnie spożywali obiad, błyskawicznie rzucili się do swoich wozów. Za chwilę, jak za naciśnięciem guzika, „zaskakiwał" jeden silnik za drugim. W parku dał się słyszeć jeden potężny ryk. Chwila zabrania oporządzenia, zabrania potrzebnych dokumentów i samochody opuszczają park.



Ten gaźnik jest czysty, stwierdza kpr. Kamiński.

Jak się później okazało, kierowcy podstawili swoje wozy do wyznaczonych pododdziałów jeszcze zanim ich załogi gotowe były zająć w nich miejsca.

Wynika z tego jasno, że i ten egzamin zdali na celująco.

Była to końcowa ocena kontroli w ich pododdziale.

Najprzyjemniejszy dzień PODOFICERSKIEJ SZKOŁY



Rozpoczęła się promocja

Najprzyjemniejszy dzień w szkole, a dla wielu również najszczęśliwszy dzień w życiu, przeżyli w tych dniach elewi jednej z podoficerskich szkół samochodowych. Dniem tym było uroczyste zakończenie nauki połączone z nominacją niedawnych elewów do stopnia podoficerskiego.

Ileż to miesięcy wytężonej pracy, miał w tym dniu poza sobą każdy z tych elewów, uważnie wpatrzonych teraz w twarz oficera odczytującego rozkaz dowódcy o zakończeniu szkoły, o awansowaniu ich do stopnia podoficerskiego, oraz nazwiska tych, którzy szczególnymi postępami w nauce, pilnością i zdyscyplinowaniem zdobyli zaszczytny tytuł „Przodownika Wyszkolenia" w egzaminach końcowych. „Ku chwale Ojczyzny" — ob. Kapitanie pada po każdym nazwisku twarda, żołnierska odpowiedź awansowanego.

A każdy z nich to w pełni wyszkolony i przygotowany do pracy dowódca, któremu po powrocie do macierzystych pododdziałów dowództwo powierzy pieczę nad młodymi żołnierzami, którzy niebawem powołani zostaną w szeregi ludowego Wojska Polskiego.

Czy podołają tym zadaniom? Napewno podołają.

Mówił o tym przecież jeden z przodujących uczniów w szkole, elew Rakowski Bronisław, który w imieniu elewów trzeciego pododdziału składał dowództwu serdeczne podziękowanie za włożony trud w ich wyszkolenie i wychowanie. Podkreślali to szczególnie mocno elewi Welc i Rubach, przyrzekający w imieniu elewów pozostałych pododdziałów, że wychowankowie szkoły nie zawiodą swych wychowawców, że będą się tak wywiązywać z swych obowiązków, jak wymaga tego Ojczyzna Ludowa.

Z kolei następuje najprzyjemniejsza chwila. Jest nią wręczenie elewom świadectwa ukończenia szkoły wraz z nominacją.

I w tej to właśnie radosnej chwili niejeden z rodziców przyglądających się promocji sięga ukradkiem po chusteczkę, aby otrzeć mimowoli cisnące się do oczu łzy radości, że oto ich syn, dla którego w sanacyjnej Polsce przeznaczona była nędzna wegetacja na 1 czy 2 hektarach ziemi, albo ciężka harówka w kułackim czy obszarniczym majątku — w Polsce Ludowej doczekał się zaszczytnego awansu — został podoficerem ludowego Wojska Polskiego.

Do stołu prezydialnego podchodzą teraz przodownicy wyszkolenia kaprale: Plewa, Wilczak, Michniewicz, Okupski, Sowa, Makowski, Lisigórski, Kolasa, Kowalski, Iwanek, Rubach, Krzyślak, Ochab, Wilk, Szmudanowski, Sobol, Domański i Rakowski. Każdy z nich oprócz serdecznych gratulacji dowódcy otrzymuje jeszcze z jego rąk „Dyplom uznania".





A oto moment wręczenia dyplomów przodującemu elewowi, dowódcy przodującego oddziału, pododdziału i d-cy przodującej drużyny.





Fragment z defilady

Wreszcie 26 podoficerów za dobre wyniki w wyszkoleniu i nienaganną dyscyplinę przez cały okres szkoły nagrodzonych zostaje cennymi nagrodami.

Teraz przed front występują delegacje drugiego i trzeciego pododdziału szkolnego. Pierwsza z nich z proporcem przechodnim, który zdobyła w współzawodnictwie w drugim okresie szkolenia, drugą, to właśnie ta, która ten proporzec zdobyła na zakończenie szkoły. Wśród gromkich oklasków, dowódca delegatom trzeciego pododdziału oficerowi Rutkowskiemu i plut. Ociepie przekazuje proporzec, z którym przy dźwiękach marsza defilują oni przed frontem całej szkoły.

×

Po oficjalnej części uroczystości zakończonej wspaniałą defiladą pododdziałów, rozpoczęła się część artystyczna. Złożyły się na nią koncert orkiestry N-tego oddziału, występy absolwentów szkoły, wspólny żołnierski obiad oraz szereg interesujących imprez i rozrywek, w których wziął udział cały stan osobowy szkoły oraz przybyłe na uroczystość rodziny i goście.

NASZEJ GOTOWOŚCI bojowej



Wyniki te zawdzięczają oni przede wszystkim swoim dowódcom, którzy nie szczędzili sił, by wszystkie posiadane wiadomości i umiejętności przekazać podwładnym. Zawdzięczają je również samym sobie oraz temu, że pilnie przykładając się do nauki i pracy, nie zmarnowali ani chwili czasu, przeznaczonego na szkolenie i doskonalenie swoich umiejętności.

Trzeba stwierdzić też, że takie oceny możliwe były tylko w wyniku wielkiego zapału żołnierzy do szkolenia i zajęć, w wyniku serdecznej troski o powierzony im sprzęt i broń oraz w wyniku tej serdecznej współpracy, jaką obserwujemy w naszych oddziałach i pododdziałach na progu nowego okresu szkolenia.

MISTRZOWSKA ZAŁOGA



Na zdjęciu: trzej członkowie mistrzowskiej załogi st. szer. Kłos, szer. Szczupaczyński i kpr. Walczak

W dniu następnym obiegła obóz nowa wiadomość. Bohaterami jej byli tym razem czołgiści z pododdz. oficera Łysonia. Strzelanie, które było potrzebne do oceny gotowości bojowej całego oddziału rozpoczął czołg dowódcy.

Po jego komendzie naprzód... doskonałym opanowaniem swojej specjalności i zgraniem wykazali się mechanik-kierowca czołgu kpr. Walczak i działonowy szer. Szczupaczyński. Pod kierownictwem swego dowódcy, ściśle współpracując ze sobą trzema trafnymi pociskami zniszczyli oni „nieprzyjacielski" bunkier, a następnie ogniem CKM-u „nieprzyjacielski" CKM i dwa gniazda niszczycieli czołgów. Ocena takiego strzelania mogła być tylko jedna — celująca



Na zdjęciu: st. szer. Stanisławski w czasie końcowych prac

Z kolei wchodzą na pole ognia pozostałe wozy oddziału. I u wszystkich widać doskonałą szkołę ognia i świetne zgranie załóg. Działonowi zaś praktycznie realizują przedkontrolne hasło oddziału „Wszystkie pociski w cel".

Z podobnymi wynikami, jak pododdz. oficera Łysonia, zdało tego dnia egzamin wiele innych pododdziałów czołgowych. W jednym tylko z pododdziałów zdarzył się wypadek nie wykonania strzelania przez jedną z załóg. Przy czym działonowy tego czołgu twierdził, jakoby rozregulowane były przyrządy celownicze. Wobec tego przewodniczący komisji rozkazał zająć miejsce w tym czołgu mistrzowskiej załodze oficera Łysonia. I po paru minutach już było wiadomym, że to nie przyrządy celownicze są winne, a działonowy tego czołgu nie dość przykładał się do nauki w czasie letniego okresu szkolenia. Załoga oficera Łysonia udowodniła bowiem już po raz drugi tego dnia, że specjalność swoją opanowała po mistrzowsku, wykonując i to strzelanie na — bardzo dobrze.

WSZYSTKIE POCISKI W CELU

Przedkontrolne dni w oddziale oficera K. przebiegały pod znakiem wytężonej pracy. Techniczne i artyleryjskie przygotowanie wozów bojowych odbywało się pod kontrolą oficera Konkola i dowódców pododdziałów, którzy sprawdzali wszystkie zespoły wozów bojowych. Z pośród załóg na wyróżnienie w tej pracy zasłużyli sobie przede wszystkim mechanik-kierowca kpr. Taciak oraz kpr. Sobczak, sekretarz oddziałowej organizacji ZMP-owskiej.

Pierwszy dzień kontroli przeszedł pod znakiem dobrych i bardzo dobrych ocen



Na zdjęciu: oficer Krotowicz sprawdza ostatnie prace załogi przed kontrolą

z teorii, z wyszkolenia technicznego oraz z przeglądu przygotowania technicznego sprzętu pancernego. Oceny bardzo dobre otrzymały poszczególne załogi również z wyszkolenia politycznego, wychowania fizycznego i strzelania z PM.

Właściwy egzamin będący zarazem sprawdzianem gotowości bojowej oddziału czekał załogi dopiero w dniu następnym. Nie tyle co prawda bały się one o niewykonanie strzelania, ile o to, czy wykonają zobowiązanie podjęte na zebraniu ZMP-owskim.

Kiedy więc pierwsze działo, dowódcą którego jest oficer Krotowicz, przekroczyło linię ogniową, napięcie nerwowe załóg doszło do zenitu. Trafią czy nie trafią — takie pytanie dręczy każdego żołnierza oddziału. Nagle wystrzał... i pierwszy pocisk... trafia w cel. Za chwilę działonowy kpr. Sobczak „ładuje" w to samo miejsce drugi i trzeci pocisk. Zadanie zostało wykonane na celująco. Mechanik — kierowca kpr. Taciak wyprowadza więc wóz z pola ognia i kieruje go na miejsce skąd przed kilkunastu minutami wyjechał.

Tymczasem linię ognia przekraczają następne wozy bojowe. W wozie dowodzonym przez oficera Szellaka działonowy kpr. Błaszkiewicz potężnymi pociskami swojego działa rozbił „nieprzyjacielskie" DSB, a za nim z podobnym mistrzostwem realizowały swoje ZMP-owskie zobowiązanie pozostałe załogi oddziału.

Wieczorem tego dnia radiowęzeł obozowy nadał we wszystkich oddziałach obozu komunikat, że żołnierze tego oddziału zobowiązanie swoje — złożenie egzaminu z wynikiem celującym — wykonali.

SPRZĘT

przygotowali wzorowo



Szer. Nowak Antoni jest przodującym specjalistą ZMP-owskiej brygady, której zadaniem przed kontrolą było jak najdokładniejsze wyregulowanie najważniejszych zespołów samochodów pododdziału. O tym, że brygada dobrze się z tego wywiązała świadczy bardzo dobra ocena stanu technicznego sprzętu samochodowego — pododdziału w czasie kontroli. Na zdjęciu szer. Nowak w czasie sprawdzania prądnicy z wozu szer. Rowińskiego.

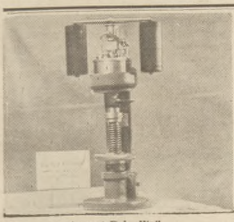
×

Trójka żołnierzy na zdjęciu niżej to przodujący specjaliści samochodowi n-tego pododdziału: szer. Popiołek Eugeniusz, szer. Kałużny Henryk i szer. Broniecki Jerzy. Do nich w myśl planu przygotowania do kontroli należało wyregulowanie najważniejszych zespołów samochodów pododdziału oraz doprowadzenie sprzętu wspólnie z ich kierowcami do pełnej sprawności technicznej. Pracę swoją oczywiście wykonali wzorowo, dopomagając pododdziałowi w uzyskaniu w czasie kontroli oceny celującej, za co też otrzymali pochwałę od dowódcy pododdziału.



Dorobek racjonalizatorów N-tego ODDZIAŁU





„Aparat Brinell'a"

Na jednej z wystaw oglądamy dorobek racjonalizatorów i nowatorów n-tego oddziału. Zgromadzono na niej przeszło 100 eksponatów reprezentujących różne dziedziny pracy naszej służby. Przy jedenastu z nich ustawiono tabliczki z napisem „Eksponat wyróżniony".

Pierwszą tabliczkę widzimy przy eksponacie „Pracujący przekrój gaźnika", którego projektantem i wykonawcą jest aktywny ZMP-owiec plut. Pisarkiewicz. Racjonalizator ten przed wojskiem z służbą samochodową nie miał nic wspólnego. Pracował w Nowej Hucie jako robotnik. Wojsko dopiero umożliwiło mu zdobycie zawodu mechanika. Tu również po ukończeniu z wyróżnieniem podoficerskiej szkoły samochodowej spotkał go zasłużony awans. Zostaje instruktorem w szkole, która go wychowała.

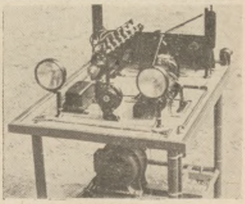
Projektantami dwóch następnych eksponatów są: ob. Hajdas, instruktor działu elektryki, który wykonał dwa eksponaty — tablice, wyjaśniające w sposób prosty i łatwo zrozumiały powstawanie prądu zmiennego i stałego, oraz oficer Puz, projektant „Stołu elektrycznego" na którym w pomysłowy sposób pokazane zostało urządzenie instalacji elektrycznej samochodu oraz jej działania.

Powszechne zainteresowanie wzbudzają na wystawie dwa dalsze eksponaty, a mianowicie „Aparat Brinell'a" i „Młotek Poldi'ego", których projektantami są dwaj doświadczeni racjonalizatorzy oddziału oficerowie Filipowicz i Madziarz. Przyrządy te, służące do pomiaru twardości metali, nie są co prawda pomysłami racjonalizatorskimi, ale w poważnym stopniu wzbogacają wyposażenie koła racjonalizatorskiego.

W dziale eksploatacji, który jest na wystawie stosunkowo słabo reprezentowany komisja wyróżniła tylko jeden eksponat. Jest nim oryginalny „Przyrząd do badania pęknięć skrzynek akumulatorowych". Projektantami i wykonawcami tego eksponatu są dwaj młodzi kierowcy szer. Chałupka i szer. Olbrycht.

Działem z pośród którego nie tylko najwięcej eksponatów zostało wyróżnionych na wystawie, ale który zajął prawie połowę całej wystawy, jest dział napraw. Widzimy tu bardzo dużo najróżniejszych urządzeń, przyrządów, których głównym celem jest usprawnienie pracy w warsztacie naprawczym i w parku, skrócenie czasu napraw oraz ułatwienie pracy ludziom którzy przywracają naszym samochodom pełną sprawność techniczną.

Najwyżej oceniła tu komisja bardzo ciekawy aparat pomysłu oficera Gutewicza, który po zatwierdzeniu do masowej produkcji, nieocenione usługi odda zwłaszcza naszym elektrykom samochodowym. Dalej wyróżnione tu zostały „Przyrząd do



„Stół elektryczny"

wytaczania łożysk głównych wału korbowego samochodu Star-20" pomysłu kpr. Hoppe i udoskonalony „Wieszak resoru tylnego Star-20" projektu oficera Junaka. Ostatnimi eksponatami wyróżnionymi w tym dziale są: bardzo praktyczne „Urządzenia do oczyszczania paliwa przy napełnianiu zbiornika" projektu oficera Pawlickiego; ciekawie skonstruowany „Przyrząd do jednoczesnego docierania 6-ciu gniazd zaworowych" projektantem którego jest szer. Bogajczyk oraz zaprojektowany przez oficera Pawlickiego sposób wykorzystywania cienkich pasemek taśmy ołowianej wykonanej na tokarni z różnych odpadków ołowiu jako „Uszczelki wodnej".

×

Jak już choćby z pobieżnego przeglądu wyróżnionych eksponatów wynika, racjonalizatorzy n-tego oddziału, rozwijając stale swoją działalność, wzbogacili naszą służbę w roku bieżącym o kilkanaście bardzo cennych przyrządów i urządzeń które niewątpliwie przyczynią się do usprawnienia pracy naszych warsztatów, ułatwią pracę młodym specjalistom samochodowym, i przyniosą naszemu państwu poważne oszczędności finansowe i materiałowe.







Na zdjęciach: (od lewej) ob. Hajdas, oficer Madziarz i plut. Pisarkiewicz



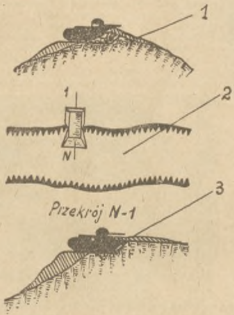
tak należy budować okopy czołgowe

Sytuacja bojowa często zmusza do okopywania wozów bojowych. Jest to praca wymagająca poza pośpiechem w wykonaniu znajomości przez załogę zasad jej wykonywania. Okop czołgu musi być dostosowany do sytuacji bojowej i do przewidywanego sposobu użycia w walce. Od tego będzie zależał zarówno wybór miejsca na okop, jak również sposób jego wykonania. Inaczej bowiem trzeba kopać okop dla czołgu, jeśli ma on z niego ruszyć do natarcia lub działać z zasadzki, inaczej zupełnie, jeśli czołg jest niezdolny chwilowo do ruchu i ma walczyć tylko jako stały punkt ogniowy.

Jak pokazało doświadczenie, okopy stosuje się w zasadzie w trzech wypadkach. W pierwszym okopuje się wszystkie niesprawne wozy, z uszkodzonym podwoziem, lecz sprawnym uzbrojeniem; wykorzystując je jako nieruchome punkw zasadce. Wreszcie w trzecim: okopuje się wozy sprawne technicznie przy wykorzystywaniu ich jako ruchome punkty ogniowe, na przykład w zasadce. Wreszcie w trzecim okopuje się wozy nie biorące bezpośredniego



Rys. 1. Przekrój podłużny okopu dla sprawnego wozu



Rys. 2. Wykorzystanie warunków terenowych przy okopywaniu wozu 1 — okop na wzniesieniu; 2 — rów; 3 — okop na zboczu rowu

udziału w boju, w celu ochrony ich od ognia nieprzyjaciela.

W pierwszym wypadku czołgi otrzymują ograniczone zadanie — prowadzenie ognia z broni czołga we wskazanym kierunku przez cały czas boju z tego samego stanowiska. Przesunięcie takich wozów na inne stanowisko jest w zasadzie powiązane z trudnościami, ponieważ wymaga użycia ciągników. Dlatego też wymagania dla takich rowów z niesprawnymi wozami są największe, a mianowicie:

— możliwość prowadzenia ognia w wyznaczonym kierunku lub dookoła i na oznaczoną odległość;

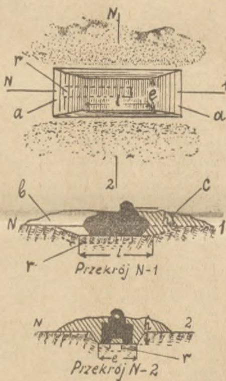
— skryte i bezpieczne połączenie załogi z tyłami pododdziału;

— maskowanie wozu i zabezpieczenie go przed ogniem artylerii nieprzyjaciela.

Zapewnienie szybkiego wyjścia wozu z rowu i przesunięcia go na stanowisko zapasowe w większości wypadków nie jest konieczne. Sprawne wozy powinny zawsze mieć możność zmiany pozycji ogniowej albo też opuszczenia ich. Dlatego też okopy dla sprawnych wozów powinny posiadać jeden albo dwa otwarte wyjazdy dla wyjścia wozu (rys. 1). Dwa wyjazdy robi się wtedy, kiedy przewidziany jest udział tego czołgu w kontrataku. Materiały stosowane dla maskowania okopów i wozów od strony zjazdów, muszą być lekkie i nie powinny przeszkadzać ruchowi wozu. Pozostałe elementy okopu dla sprawnych wozów urządza się tak, jak dla niesprawnych. Jeżeli wozy mają zmienić zasadnicze pozycje, przygotowuje się dla nich zapasowe rowy. Miejsce dla zasadniczych i zapasowych rowów wybiera się tak, żeby były jak najlepiej zamaskowane.

Dla zabezpieczenia wozów i dział pancernych nie znajdujących się na pozycji ogniowej, nie robi się okopów, lecz ukrycia. Buduje się je w zasadzie jak rowy z tą tylko różnicą, że są głębiej wykopane, umożliwiając zabezpieczenie całego wozu wraz z wieżą. Zjazd robi się tylko z jednej strony. W wypadku kiedy na pozycji ogniowej wykonanie okopu z pewnych względów jest niecelowe, można zrobić ukrycia, które muszą mieć zamaskowane połączenie.

W celu ułatwienia pracy przy okopywaniu i maskowaniu wozów, należy wykorzystać warunki terenowe, (nasypy, wzniesienia, spady (rys. 2). Może to być konieczne w wypadku, kiedy czołg ma uszkodzony silnik, lecz podwozie sprawne i do jego holowania przygotowany jest ciągnik. W razie nie przewidywania przesuwania wozu, można zjazdy do rowów zasypać i w ten sposób zabezpieczyć wóz od tyłu. W takim wypadku okop dla wozu może być wykonany w sposób pokazany na rys. 3. Wymiary okopu zależą od wymiaru wozu.



Rys. 3. Okop dla niesprawnego wozu, umożliwiający ostrzał we wszystkich kierunkach:

a — zjazd; b — tylny zjazd przy korzystaniu z górnego włazu zasypuje tak samo jak przedni zjazd; c — grunt lub worki z piaskiem; d — długość oporowej powierzchni gąsienic; e — szerokość wozu; h — wysokość nasypu; r — rów do włazu desantowego.

Przy holowaniu wozu do okopu przez ciągnik zjazdy przedni i tylni, mogą być założone workami, napełnionymi piaskiem, lub innym podręcznym materiałem. Przy wozach, które otrzymały wyznaczony sektor ostrzału, na bokach, gdzie ogień nie będzie prowadzony, trzeba zrobić bardziej wysokie nasypy (rys. 4).

W celu zapewnienia bezpiecznego dojścia do wozu, należy wykopać rów łączący. Profil jego może być wykonany tak, aby można było pełzać albo posuwać się pochylonym, lub też wyprostowanym, w zależności od sytuacji. W razie przewidywania korzystania z włazu desantowego należy również wykopać rów umożliwiający wygodne wyjście poza wóz. Okop i wóz muszą być dokładnie zamaskowane odpowiednio do otoczenia. Jakość maskowania należy zawsze sprawdzać, oddalając się od wozu na pewną odległość, z której nieprzyjaciel może zauważyć wóz.



Rys. 4. Przekrój podłużny okopu z ograniczonym ostrzałem: a — wysokość nasypu w sektorze ostrzału; b — wysokość nasypu (ścianki) w kierunkach nieostrzeliwanych.

Budowa i maskowanie okopów i ukryć dla wozów pochłania dużo pracy, jednak należy pamiętać, że zaniedbanie tych prac powoduje poważne straty. Dlatego też przystępując do pracy, trzeba obliczyć, czy zdąży się ją w danym czasie wykonać. W razie stwierdzenia, że siłami załogi i rozporządzanymi środkami zamierzonej pracy nie da się wykonać, należy okop lub ukrycie robić o mniejszej głębokości, z bardziej wysokimi nasypami. W żadnym razie nie wolno zmniejszać zakresu prac kosztem górnego maskowania. Jeśli czas i warunki nie pozwalają na wykonanie okopu lub ukrycia, cała uwaga powinna być skierowana na dokładne maskowanie wozu.

Okop czołgowy załoga musi wykonać szybko i z zachowaniem wszelkich środków maskowania. Szybkość wykonania tej pracy przy współczesnym tempie prowadzenia walki ma bardzo poważne znaczenie, co zostało potwierdzone wieloma przykładami z działań radzieckich i polskich czołgistów w II wojnie światowej. Czołg nieokopany bowiem narażony jest w każdej chwili na uszkodzenie lub zniszczenie zarówno od lotnictwa, jak i ognia artylerii. Przy kopaniu okopów, szczególnie w bezpośredniej styczności z nieprzyjacielem, należy również przestrzegać zasad maskowania, aby jeszcze w czasie prac nie zdradzić miejsca przyszłego postoju czołga. Starannie przy tym należy maskować świeżo wysypany na powierzchnię piasek, który mimo zamaskowania wozu w okopie może zdradzić okop czołgowy i ściągnąć ogień środków ogniowych nieprzyjaciela.

— * —

...a tak pokonywać przeszkody

Mistrzowskie prowadzenie ognia oraz prawidłowe pokonywanie przeszkód są wskaźnikami pozwalającymi prawie zawsze stwierdzić, że mamy do czynienia z przodującą załogą. Wiedzą o tym dobrze żołnierze - czołgiści. Aby wzorowo zakończyć letni okres szkolenia z niezwykłą pilnością i pełnym poświęceniem przykładali się do zajęć przez cały okres szkolenia na obozie letnim.

W dniu kontroli, który jest dla każdego oddziału egzaminem gotowości bojowej czołgiści z dumą zademonstrowali, że tak samo jak klasa robotnicza, jak cały lud pracujący miast i wsi, godnie spełniają swój patriotyczny obowiązek wobec Ojczyzny i narodu.



Pokonywanie rowu przeciwczołgowego nie należy do najłatwiejszych zadań mechanika - kierowcy. Kpr. Janowski Edward z pododdziału oficera Kardasa doskonale sobie jednak radzi z tego rodzaju przeszkodami. Sukcesy te osiągnął on dzięki usilnej pracy nad sobą i systematycznym treningom. Wóz bojowy prowadzony jego wprawnymi rękami widzimy na powyższym zdjęciu.



Mechanicy - kierowcy z pododdziału oficera Gibasa bardzo dobrze opanowali zasady pokonywania bramki i ograniczonego przejścia, gdzie jak wiadomo o punktach karnych decydują centymetry. Na zdjęciu widzimy wozy kpr. Hajdukiewicza i kpr. Mazurowskiego w momencie zbliżania się do przeszkody, którą po chwili pokonali po mistrzowsku.



DZIEŃ PARKOWY

W celu polepszenia obsługiwania technicznego i utrzymania wozów w stałej gotowości bojowej w każdym oddziale czołgów, jak wiemy, są przeprowadzane dni parkowe.

W pracach dnia parkowego biorą udział załogi wszystkich wozów bojowych i pomocniczych oraz personel warsztatowy danego pododdziału.

Ze względu na ograniczony czas przeznaczony na przeprowadzenie dnia parkowego, każdy mechanik - kierowca obowiązany jest jak najwydatniej go wykorzystać. Pomoże mu w tym prawidłowe zaplanowanie prac dnia parkowego. Plany dnia parkowego należy obowiązkowo sporządzać dla załogi każdego wozu bojowego. Ażeby plan był realny wszystkie prace planowane na bieżący dzień parkowy muszą być szczegółowo i zawczasu przemyślane.

Jednym z podstawowych warunków pracy dnia parkowego jest, by każdy mechanik-kierowca osobiście pracował przy powierzonym mu wozie bojowym lub innym pojeździe mechanicznym. Taka metoda pracy zwiększa jego odpowiedzialność, ułatwia mu poznanie budowy czołga lub pojazdu mechanicznego oraz przyczynia się do podniesienia jego kwalifikacji. Każdy mechanik-kierowca musi raz na zawsze uświadomić sobie, że bez względu na okoliczności i inne najcięższe nawet warunki, nie wolno mu odejść na spoczynek dopóty, dopóki nie doprowadzi swego wozu do pełnej sprawności bojowej i stanu natychmiastowego użycia.

Zadaniem dnia parkowego, jak wiemy, jest usunięcie wszelkich niesprawności w wozie bojowym, przywrócenie mu całkowitej sprawności technicznej oraz doprowadzenie parku do należytego porządku. Zadanie to nie wyklucza bynajmniej przeprowadzenia, zgodnie z planem eksploatacji, kolejnego przeglądu technicznego niektórych wozów bojowych lub pojazdów mechanicznych, jeżeli termin tego przeglądu zbiega się z dniem parkowym.

Wydajność prac dnia parkowego zależy przede wszystkim od starannego i w odpowiednim czasie przygotowania się do niego. Podczas przygotowania się każda załoga powinna otrzymać konkretny plan prac; dzięki temu mechanik - kierowca i każdy członek załogi wozu bojowego będą wiedzieli, jakie mają wykonać zadania w nadchodzącym dniu parkowym.

Dzień parkowy musi być zawczasu zabezpieczony pod względem materiałowo-technicznym.

Poza ogólną objętością prac przewidzianych do wykonania w dniu parkowym mechanik - kierowca obowiązany jest przewidzieć i prosić dowódcę o umieszczenie w planie prac dnia parkowego takich prac (o ile, oczywiście, będą potrzebne), jak: spawanie, ładowanie akumulatorów, ładowanie balonów sprężonym powietrzem, naprawa narzędzi oraz pokrowców (brezentów) na wozy bojowe itp.

W dniu parkowym w każdym pododdziale należy zorganizować punkt konsultacyjny, w którym każdy mechanik - kierowca mógłby otrzymać wyczerpujące wyjaśnienia na interesujące lub niezrozumiałe dla niego kwestie i zagadnienia wyłonione podczas pracy. Konsultantem powinien być oficer lub podoficer dobrze zapoznany z częścią materiałową i zakresem prac dnia parkowego. Punkt konsultacyjny musi być wyposażony w schematy przekrojów czołga, układów, instalacji, mechanizmów i w fachową literaturę.

Każdy dzień parkowy powinien być dla załogi jednocześnie dniem szkolenia, ponieważ metoda ta jak najbardziej przyczynia się do podniesienia kwalifikacji i do doskonałego opanowania techniki wozów bojowych, które przy prawidłowej eksploatacji i na czas wykonywanym obsługiwaniu technicznym działają bez zarzutu i nigdy nas nie zawiodą.

Uczmy się naprawy gniazd zaworowych

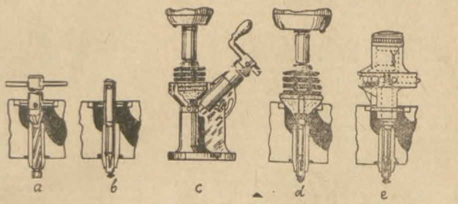
(d. c. z numeru 17)

Kolejność czynności przy szlifowaniu gniazd jest następująca (rys. 2):

1. Rozwiercić otwory w prowadnicach zaworów za pomocą specjalnego rozwiertaka i nawiertaka jak pokazano na rys. 2a. Rozwiertak powinien tylko oczyścić otwory prowadnic z osadu węglowego i żywicznych substancji, ale w żadnym razie nie poszerzać je.

Wewnętrzny skos pod kątem 60° (szerokość skosu 1,5 mm) w górnej części prowadnicy — zapewnia dobre centrowanie oprawki z kamieniami szlifierskimi względem otworu w prowadnicy zaworu.

2. Włożyć w otwór prowadnicy oprawkę ze stożkowym końcem i roztwieranym ogonem, jak pokazano na rys. 2b; koniec stożkowy musi być przy tym ściśle przyciśnięty do powierzchni nawiertaka w prowadnicy (tym właśnie zapewnia się dokładność centrowania oprawki).



Rys. 2. Szlifowanie gniazd zaworowych: a — oczyszczanie otworu prowadnicy i nawiercenie prowadzącego stożka dla ustawienia oprawki; b — ustawienie oprawki dla kamienia szlifierskiego i indykatora; c — ostrzenie kamienia szlifierskiego na specjalnym przyrządzie; d — szlifowanie gniazda zaworu; e — sprawdzanie współśrodkowości gniazda zaworu względem osi prowadnicy za pomocą indykatora

3. Na specjalnym przyrządzie do ostrzenia sprawdzić diamentem stożkową powierzchnię kamienia szlifierskiego, jak pokazano na rys. 2c. Kamienie szlifierskie muszą być czyste, gładkie i współśrodkowane; ostrzyć kamienie należy każdorazowo po oszlifowaniu kompletu gniazd (w jednym kadłubie); przed wkładaniem kamienia, trzon przyrządu do szlifowania trzeba z lekka posmarować towotem.

4. Nałożyć kamień szlifierski obracany przez wiertarkę elektryczną na oprawkę, włożoną do otworu prowadnicy zaworu, jak pokazano na rys. 2d, po uprzednim nasmarowaniu oprawki cienką warstwą towotu.

Przed rozpoczęciem szlifowania powierzchnię gniazda należy oczyścić z osadu węglowego i oleju, ażeby zapobiec zaolejeniu kamienia, które spowoduje konieczność częstego ostrzenia.

Przy szlifowaniu gniazd nie wolno używać oleju, lub jakiejkolwiek pasty, co obniża skuteczność szlifowania i powoduje natłuszczenia kamienia. Gniazdo trzeba szlifować dopóty, dopóki cała jego powierzchnia nie zostanie oszlifowana. Przy szlifowaniu nie należy mocno naciskać na kamień; lekkie i przerywane dotknięcie kamieniem gniazda daje najlepsze wyniki.

Po zgrubnym szlifowaniu i wymianie gruboziarnistego kamienia na drobnoziarnisty, rozpoczynamy szlifowanie wykańczające gniazda do otrzymania potrzebnej jakości jego powierzchni.

Mimośrodowość paska gniazda w stosunku do otworu prowadnicy zaworu nie powinna przekraczać 0.05 mm; sprawdza się ją, jak pokazano na rys. 2e, indykatorem nakładanym na tę samą oprawkę, na którą nakłada się kamień szlifierski. Jeżeli mimośrodowość jest większa, szlifowanie należy powtórzyć.

Po ukończeniu szlifowania gniazd zaworowych, kanały wylotowe silnika oraz wszystkie miejsca, na które mógł się dostać pył ścierny, powinny być starannie przedmuchane sprężonym powietrzem.

W wyniku docierania i szlifowania, średnica stożkowej powierzchni gniazda zaworu mierzona w jego górnej płaszczyźnie nie powinna przekraczać 39 mm dla gniazd zaworów ssących i 36 mm dla wydechowych (dla samochodu Gaz-51).

Przy następnej naprawie wstawiane gniazda zaworów wydechowych zamienia się, a gniazda zaworów ssących nawierca się dwoma nawiertakami o wierzchołku kąta 130° (skos pomocniczy) i 90° (skos roboczy).

Gniazda zaworów ssących można podczas naprawy silnika nawiercać kilkakrotnie dopóki zewnętrzna średnica pomocniczego skosu (pod kątem 25°) nie osiągnie 42 mm. Po każdym takim nawierceniu roboczy skos gniazda zaworu (pod kątem 45°) powinien być oszlifowany lub dotarty.

Uszkodzone wstawiane gniazda zaworów wymienia się na nadwymiarowe z powiększoną zewnętrzną średnicą o 0,25 mm.

Zasady obsługi motocykla M-72

(d. c. z numeru 17)

Przed każdym wyjazdem z parku oraz w drodze podczas krótkich postojów trzeba obowiązkowo sprawdzać stan techniczny motocykla. Sprawdzanie to nie powinno trwać dłużej niż 10—15 min, w ciągu których sprawdzamy: ilość benzyny w zbiorniku, dopływ paliwa do gaźnika, czy nie podcieka benzyna i olej, działanie mechanizmu kierowania, najważniejsze połączenia śrubowe i przegubowe, jak: umocowanie osłony przedniego koła, nakrętkę osi tylnego koła, umocowanie wózka, śruby mocującej obudowę obrotowej rękojeści gazu, śrubowe połączenia bagażnika, siodełko pasażera, osłonę tylnego koła, ciśnienie w dętkach (sprawdzać trzeba wyłącznie ciśnieniomierzem, a nie na oko i nie nogą), umocowanie przewodów instalacji elektrycznej, działanie świateł i sygnału dźwiękowego oraz umocowanie tablicy rejestracyjnej.

Przegląd techniczny Nr 1 trzeba obowiązkowo przeprowadzać po przebiegu każdych 1.000 km. Czas przeglądu powinien wynosić co najmniej 4 godziny. Podczas tego przeglądu oprócz czynności związanych z obsługą codzienną trzeba wykonać następującą pracę: sprawdzić działanie nożnej dźwigni zmiany biegów i w razie potrzeby — wyregulować, przemyć naftą gaźniki, oczyścić z brudu ich filtry i filtr — osadnik kurka zbiornika paliwa, przedmuchać sprężonym powietrzem za pomocą pompy przewody paliwowe (nigdy nie przedmuchiwać ustami) Następnie zdejmujemy akumulator, oczyszczamy go z błota, sprawdzamy ciężar właściwy i poziom elektrolitu i jeśli trzeba — dolewamy. Potem oczyszczamy świece z osadu węglowego i sprawdzamy wielkość odstępu między elektrodami. Nie trzeba również zapominać sprawdzać i jeśli trzeba regulować wielkość odstępu między stykami przerywacza oraz między trzonkami zaworów a popychaczami.

Po tych czynnościach uruchamiamy motocykl i sprawdzamy regulację i jednoczesność działania obu gaźników; sprawdzamy poziom oleju w skrzynce biegów, w reduktorze przekładni tylnej, w amortyzatorach przednich widełek i w filtrze powietrza i w razie potrzeby dolewamy

Ostatnią czynnością tego przeglądu będzie smarowanie motocykla. Smarujemy więc rękojeść sterowanie gazem, linki kierowania, giętki wałek szybkościomierza, oś nożnej dźwigni zmiany biegów, zawieszenie tylnego koła, siodła resorów wózka osie dźwigni hamulca przedniego koła, osie dźwigni sprzęgła, przeguby dźwigni i cięgła hamulca tylnego koła, przeguby przedniego i tylnego siodełka oraz łożysko skrętnego wałka koła wózka.

W. F.

Rozwiązanie zagadki

Odpowiadając na zamieszczoną w numerze 13 „Kierowcy" zagadkę samochodową, musimy przede wszystkim stwierdzić znacznie większe zainteresowanie zagadką, niż to obserwowaliśmy dotychczas. Dowodem tego są liczne odpowiedzi nadesłane do naszej redakcji.

Widać z nich jasno nie tylko chęć trafnego rozwiązania zagadki, ale przede wszystkim to, że nasi żołnierze - kierowcy żywo interesują się rozwojem polskiego przemysłu motorowego i pilnie śledzą postępy i osiągnięcia naszych zakładów motoryzacyjnych w tej dziedzinie.

Wynika to zwłaszcza z odpowiedzi nadesłanych przez: st. szer. Pieńkowskiego, szer. Dogońskiego, Pietraszko, Kuczaja, Gadowskiego, Trylefaczko Popiełkiewicza. Zanim więc podamy właściwe rozwiązanie tej zagadki, wszystkich tych, którzy nadesłali do naszej redakcji na nią odpowiedź, zapraszamy do udziału w rozwiązywaniu następnych zagadek i konkursów.



Bosman Bożyszkowski

A TERAZ ROZWIĄZANIE ZAGADKI

Otóż motocykl, którego tylną część pokazaliśmy w 13 numerze nie jest ani MO-6; ani też SHL-250, jak to pisali niektórzy z Was. Jest to po prostu SHL-125, do którego pokazany na zdjęciu, znany racjonalizator naszej służby bosman Bożyszkowski dorobił amortyzatory. Trzeba tu jeszcze dodać, że otrzymał on ten motocykl jako nagrodę za swój pomysł racjonalizatorski wystawiony na Centralnej Wystawie Racjonalizatorów Służby Samochodowej w lipcu 1953 r. W chwili obecnej bosman Bożyszkowski dorobił do niego również teleskopy przednie, czego nie ma jeszcze na zdjęciu. W imieniu kierowców i specjalistów naszej służby zapraszamy bosmana Bożyszkowskiego, aby zechciał na łamach „Kierowcy" dokładniej zapoznać naszych czytelników ze swoimi osiągnięciami na tym polu.

Czytelnicy piszą — Redakcja odpowiada

WYJAŚNIENIE NIEŚCISŁEGO TYTUŁU „SMAROWANIE INSTALACJI ELEKTRYCZNEJ"

Do redakcji naszego pisma zwrócił się kpr. Szczęsny z następującym pytaniem:

— W numerze 16, str. 7 „Kierowcy" przeczytałem artykuł pt. „Smarowanie instalacji elektrycznej". W związku z tym artykułem nasunęły mi się pewne wątpliwości. Proszę o wyjaśnienie czy słuszne jest takie sprecyzowanie tytułu. Wiadomo bowiem, że instalacja elektryczna jako całość nie podlega smarowaniu?

— Drogi czytelniku!

Uwaga wasza, pod względem merytorycznym jest słuszna. Instalacja elektryczna samochodu, a więc zespoły, przełączniki, przewody, jako całość nie są pokrywane smarem, smarowaniu bowiem podlegają:

a) mechanizmy — w miejscach, gdzie powierzchnie współpracujących ze sobą części mogą wskutek tarcia ulec nadmiernemu zużyciu;

b) powierzchnie części metalowych, niepokryte warstwą ochronną lakieru, które wskutek oddziaływania z zewnątrz (np. wilgoci z powietrza, utlenianie, działanie kwasów itp) są narażone na korozję.

Że tak jest rzeczywiście, wynika to z treści artykułu, w którym wymienione i opisane są miejsca podlegające smarowaniu w instalacji elektrycznej samochodu.

Ogólnie jednak biorąc, często spotyka się określenia uogólnione jak np. „smarowanie silnika", „smarowanie samochodu", które nie należy rozumieć dosłownie, albowiem wiadomo, że nie chodzi tu o smarowanie całego silnika, wzgl. samochodu, lecz o pojedńcze jego części lub punkty.

Aby zatym sprecyzować w sposób logiczny dane określenie, możliwe byłoby to przy pomocy dość długiego zdania, co w tytule artykułu nie zawsze jest możliwe lub wygodne. Stosuje się więc w tytułach określenia przyjęte z języka potocznego, ogólnie zrozumiałe i nie uważa się je za błędne.

Należy jednak dążyć do tego, aby wykorzystać bogactwo naszego języka i unikać w terminologii technicznej niepotrzebnych uproszczeń lub zastępczych określeń i starać się wyrażać swoje myśli krótko — jednakże logicznie.

W konkretnym przypadku słuszniejszym byłoby nadanie wymienionemu artykułowi tytułu: „Smarowanie zespołów instalacji elektrycznej samochodu", jakkolwiek i ten tytuł również nie precyzuje należycie istoty zagadnienia.

×

Plut. Mleczko wraz z kierowcami swego pododdziału zapytuje: dlaczego akumulator olowiowy w jednej celi posiada napięcie 2,1 V, dlaczego nie może mieć więcej np. 10 V lub 15 V i więcej? Od czego to zależy?

Koledzy!

Powodem przepływu prądu elektrycznego w każdym zamkniętym obwodzie elektrycznym jest tzw. siła elektromotoryczna (w skrócie SEMna) mierzona w woltach (V). Ona również występuje w akumulatorze. Wielkość SEMnej dowolnego ogniwa galwanicznego zależy jedynie od fizycznych i chemicznych własności materiałów, z których wykonane są płyty i elektrolit, nie zależy natomiast zupełnie od wielkości płyt (wielkość płyt wpływa natomiast na pojemność akumulatora, co jest zagadnieniem odrębnym). Dla przykładu: wielkość SEMnej ogniwa Volty (nazwisko uczonego), w którym płyty miedziane i cynkowe, zanurzone są w roztworze wodnym kwasu siarkowego (elektrolit) wynosi 1,1 V. Gdybyśmy jednak zmienili płytę miedzianą na srebrową, to zauważylibyśmy, że SEMna wzrosłaby do 1,56 V. Przy zastosowaniu płyt ołowianych otrzymujemy natomiast wskazaną przez Was SEMnę — 2,1 V (SEMna różni się od napięcia, mierzonego również w woltach, o spadek napięcia w akumulatorze na pokonanie jego oporności wewnętrznej).

Należy dodać, że SEMna akumulatora ołowiowego zależy także od ciężaru właściwego elektrolitu. Przy wzroście ciężaru właściwego elektrolitu SEMna akumulatora wzrasta, przy spadku maleje. Doświadczalnie ustalono, że SEMna równa się liczbowo ciężarowi właściwemu elektrolitu plus 0,85. A więc dla przykładu: jeśli ciężar właściwy elektrolitu wynosi 1,3 (g/cm^3) to SEMna akumulatora będzie wynosić 2,15 V (1,3 + 0,85).

Nasuwa się teraz pytanie: dlaczego wobec tego nie podnosimy ciężaru właściwego elektrolitu? Na przeszkodzie temu stoi znane Wam napewno zjawisko zasiarczanie płyt, (sulfatacja). Proces tworzenia się siarczanu ołowiu jest nierozdzielną częścią całego procesu rozładowania akumulatora. Jednakże powstający w procesie normalnego rozładowania siarczan ołowiu, zostaje bez trudności, przez całkowite i w swoim czasie wykonane ładowanie przemieniony w masę czynną płyt. Szerokie rozpowszechnienie akumulatorów ołowiowych tłomaczy się właśnie zdolnością przemieniania się siarczanu ołowiu w masę czynną płyt.

„Redakcja"



Witamy MŁODYCH OFICERÓW





Wczoraj — kpr. pchor. Zamojski Marian — syn robotnika, prześladowanego przez gestapo w czasie okupacji hitlerowskiej, przez cały okres szkolenia był przodownikiem. Wychowała go oficerska szkoła, tu wstąpił w szeregi PZPR. Na zdjęciach widzimy go w czasie przygotowywania się do egzaminów państwowych, które zdał na celująco.

Już po raz dziewiąty w okresie istnienia Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej mury Oficerskiej Szkoły Samochodowej opuściła nowopromowana kadra oficerska.

Dzień promocji był nie tylko wielkim i uroczystym przeżyciem dla młodych oficerów, lecz prawdziwym świętem naszej służby. Z najodleglejszych zakątków polskich popłynęły ku nim serdeczne życzenia od żołnierzy służby samochodowej. Życzenia, ażeby wykorzystując nabytą wiedzę wojskową i techniczną, głębokie uświadomienie polityczne, czerpiąc wzór z wielkich synów naszego narodu, wiernie i ze wszystkich sił służyli ludowej Ojczyźnie

Szkoły oficerskie są kuźnią kadr. A kadry, jak uczył Lenin i Stalin — są najcenniejszym skarbem partii i państwa. Nasze wojsko wywodzi się z ludu i służy ludowi. Dziś nic nie dzieli szeregowca od podoficera czy oficera, a przeciwnie, wszystko ich łączy. Łączy dlatego, że wszyscy wywodzą się z szeregów klasy robotniczej, chłopstwa i inteligencji pracującej. Nic więc dziwnego, że żołnierze służby samochodowej gorąco witają młode kadry oficerów naszej służby. Wiedzą oni, że nie powtórzy się sytuacja przedwrześniowa, gdzie oficer nienawidził ludu, znęcał się nad żołnierzami, pogardzał nimi tak, jak znęcał się nad swym parobkiem obszarnik, jak wyzyskiwał robotnika kapitalista.

Dziś nie ma już u nas oficerów jaśniepańskich — synów. Tak, jak na czele naszego państwa stoi rząd robotniczo-chłopski, tak i na czele naszego wojska stoją dowódcy — synowie robotników i chłopów.

Robotnikiem jest nasz ukochany Marszałek Konstanty Rokossowski, robotnikiem był legendarny generał Walter Świerczewski. Synami robotników, chłopów i inteligencji pracującej są oficerowie naszego wojska. Dla synów robotników i chłopów są dziś otwarte szkoły oficerskie. Ci synowie robotników i chłopów opuścili m. in. mury Oficerskiej Szkoły Samochodowej.

Wiemy o tym, że młodzi oficerowie będą w swej pracy przede wszystkim wychowawcami żołnierzy naszej służby. Wychowywać ich będą w duchu głębokiego patriotyzmu i rewolucyjnej czujności, bezgranicznej miłości do Polski Ludowej, w miłości do wszystkiego co postępowe, a w duchu nienawiści do wszystkiego, co zagraża naszej Ojczyźnie, co zagraża pokojowi. Jesteśmy przekonani i pewni, że tacy oficerowie, wyszkoleni na najbardziej postępowej technice i nauce radzieckiej, strzec będą zdobyczy ludu pracującego, będą wiernymi obrońcami naszej niepodległości.

Nauki i wskazania, jakie wynieśli z tej wspaniałej uczelni technicznej, będą pogłębiać w pracy praktycznej i w ten sposób godnie spełnią wszystkie zadania, jakie postawi przed nimi dowództwo.



— „Dzień dzisiejszy jest najbardziej uroczystym dniem mego życia, drogą przewodnią w przyszłej pracy będą dla mnie wiadomości nabyte w oficerskiej szkole" — mówił dziś oficer Zamojski Marian. Na zdjęciu widzimy moment wręczania mu świadectwa ukończenia Oficerskiej Szkoły Samochodowej przez Szefa Służby Samochodowej MON.



Godz. 9.45 — Komendant Oficerskiej Szkoły Samochodowej składa raport Szefowi Służby Samochodowej MON. Pamiętny dzień dla młodych oficerów rozpoczęty. Następuje odczytanie rozkazu Ministra Obrony Narodowej o promowaniu nowych oficerów.



Z ust Komendanta padają kolejno nazwiska absolwentów mianowanych do stopnia podporucznika w korpusie oficerów dowódców i technicznych. Absolwenci, stojący w kolumnie, przeżywają radosną chwilę — „Jestem już oficerem" — mówi do siebie ofic. Bednarski (4-ty z prawej).



—„Młodzi oficerowie. W dniu dzisiejszym, opuszczacie mury szkolne, w których zdobyliście wiedzę. Przygotowała was ona do objęcia samodzielnych stanowisk, do obowiązków kierowania skomplikowaną techniką wojskową i wychowywania żołnierzy.

Pod Waszą opiekę naród polski z ufnością powierzy swoich żołnierzy, wychowacie ich na patriotów — obrońców naszej Ojczyzny.

W Wasze ręce naród z ufnością broń powierza, a to znaczy swój spokój, spokój swoich dzieci i rodzin.

Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że świadomi swych obywatelskich obowiązków z honorem spełnicie wszystkie zadania, jakie przed Wami postawi Ojczyzna..."

(Z przemówienia Szefa Służby Samochodowej MON)



Słowa Szefa Służby Samochodowej MON zapadły głęboko w serca nie tylko młodym oficerom, lecz i ich rodzinom, które licznie przybyły na ten uroczysty dzień swych synów i braci. To oni — ludzie pracy, wychowywali nowopromowanych oficerów na wiernych synów naszej ludowej Ojczyzny.



„Trudno było doczekać się zakończenia oficjalnej części promocji. Ale teraz już jesteś między nami, niech życzenia nasze będą dla ciebie bodźcem do nowej pracy na stanowisku oficerskim" — to słowa rodziny młodego oficera.

Nie łatwa była droga podchorążych OSS do stopnia oficerskiego. Trzeba było opanować kilkanaście przedmiotów, z różnych dziedzin nauki. Zajęcia praktyczne przeprowadzało się w warunkach polowych. Pchor. pchor. Leszczyński, Linar, Kacki i Chmielewski realizowali hasło — „więcej potu na ćwiczeniach, mniej krwi w boju".





Nie wystarczy znać teorię prowadzenia pojazdu, chcąc uczyć w przyszłości żołnierzy — kierowców, trzeba samemu umieć po mistrzowsku prowadzić samochód. Tego zdania był pchor. Majchrzak — toteż wykorzystywał on do maksimum każdą minutę jazdy, aby doświadczeniami dzielić się, ale już w oddziale z kierowcami.

Do maksimum były wykorzystywane ostatnie minuty przed egzaminami państwowymi. Jeszcze przed wejściem na salę egzaminacyjną zbierali się podchorążowie i powtarzali trudniejsze pytania z budowy pojazdów mechanicznych. Pomagał im przy tym przodownik wyszkolenia — pchor. Poreb (1-szy z lewej).





— „Jeden z kolegów już wyszedł z sali egzaminacyjnej, teraz kolej na mnie" — mówi pchor. Czaja. Zameldował się, otrzymał bilet, przygotował się i zdał egzamin z wynikiem bardzo dobrym. W ten sposób zrealizował on Uchwały II-go Zjazdu PZPR.

A teraz trzeba realizować je nadal w pracy — na stanowisku oficerskim — uczyć i wychowywać młodych żołnierzy służby samochodowej, kroczyć na drodze, która prowadzi nas do zbudowania jeszcze silniejszej, szczęśliwszej Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Na zdjęciu poniżej: młody oficer służby samochodowej opuszcza mury OSS.



„KIEROWCA" Wyd. Szefostwo Służby Samochodowej MON. Redaguje zespół. Adres Redakcji: Warszawa, Królewska 1, tel. 820-30 wew. 38-23
Administracja: Warszawa, ul. Grzybowska 77. Konto PKO I-91000. Zdjęcia w numerze: WAF. Zakł. Graf. Wyd. MON, W-wa. Zam. 1688 CW-18343